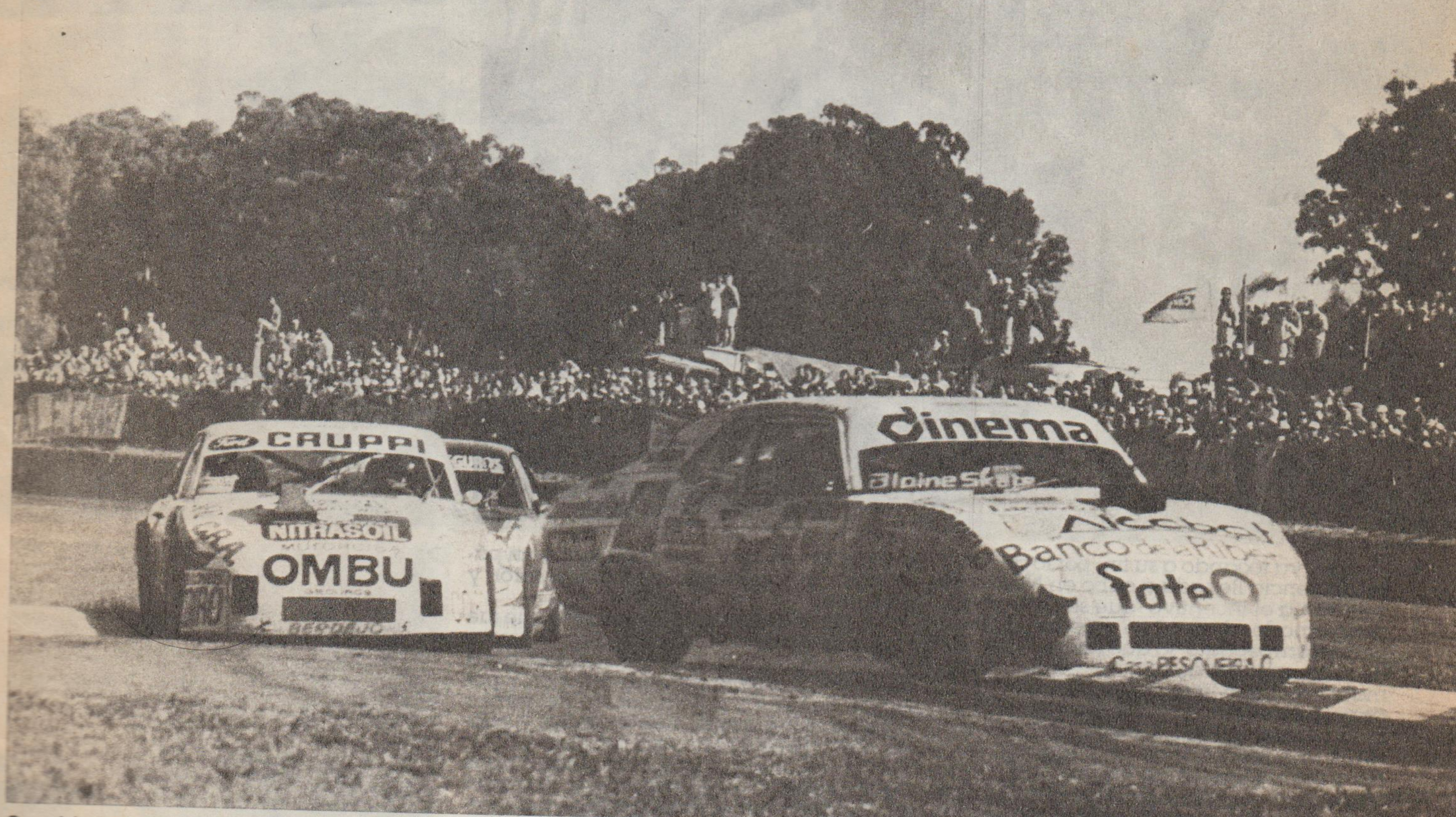


...218 del 8 al 14 de Noviembre de 1989 - Argentina: A 850.-

turismo carretera

NUEVE DE JULIO INTENSIFICO LA LUCHA POR EL TITULO...PERO CUIDADO CON EL QUE SE VIENE "DE ATROPELLADA":

ANGELETTI TIENE UNA BOMBA



Osvaldo Morresi, que ganó una serie y fue puntero en esta final hasta su retiro, seguido por el ganador Angeletti y A. Aventín, que fue el mejor entre los Dodge.

Quien por ahora es "tan sólo" el quinto de los cinco aspirantes mayores al cetro '89, confirmó que tiene el auto-bomba de la temporada, imponiéndose tras un comienzo adverso en su serie (el que, incluso, mantiene en suspenso el resultado de la carrera...) A su zaga y completando otra "fiesta de los Oscar", Castellano quebró su racha negra y recobró la punta del torneo

Por Oscar Izzo - Fotos: Enrique Perrupato y Norberto Silvero

Material fotográfico recibido por gentileza del equipo "Carburando"



2

1 1989 va tocando a su fin, por lo que esta competencia llevada a cabo en Nueve de Julio tenía el incentivo -que será el común denominador de aquí en más- de la lucha por el Campeonato, la que **luego** de Nueve de Julio, en lugar de aclararse, adquirió un matiz en el que la incertidumbre juega un papel preponderante. Nadie está con la necesaria tranquilidad, ya que las apretadas cifras van encerrando aspiraciones que, para mantenerse o afianzarse, exigen de aquí en más, durante estas dos últimas competencias, paradójicamente, un planteo sereno, con la previa preparación en el taller para que ningún detalle cercene chances.

Hay varios que están en la lucha... El que mayores posibilidades tiene es **Oscar Castellano**, que destronó del liderazgo que hasta esta competencia ostentaba **Jorge Oyhanart**, mientras que en las restantes tres posiciones para completar el quinteto de punta, están los mismos (**Satriano, A. Aventín y Angeletti**) aunque **más cerca** que antes.

Nada está dicho aún... Nos aguardan el suspenso y la emotividad tras esta duodécima presentación del '89, y lo interesante vivido en Nueve de Julio es acaso sólo un pálido anticipo de lo que veremos en Morón y en Tandil.

Antes de entrar en detalles de lo que fue esta competencia, conviene hacer hincapié en una resolución que la **A.C.T.C.** dio a conocer durante la semana anterior, y por la que de aquí a la finalización del torneo **prohíbe el ingreso de nuevos autos y pilotos**. Y esto tiene directa relación con la lucha del Campeonato. Al respecto, **Juan Carlos Deambrosi** fue sumamente claro: **"La razón de esta determinación es la de evitar ciertas picardías. No nos guía otro incentivo que la salubridad de la categoría. Quienes están peleando el título se ven así obligados al esfuerzo personal, sin ayuda de compañeros accidentales. A nadie le cortamos el derecho de correr o de ingresar a nuestra categoría, aunque de aquí en más quien quiera hacerlo deberá, entre otras cosas, participar en tres competencias de semipermanentes como mínimo"**.

Leyendo entre líneas, surge la conclusión de que todo esto que explicó Deambrosi se basa en la intención de Angeletti de darle un **Ford Falcon** a **Mario Gayraud**, con el tácito propósito de ser ayudado en la lu- 3



1) *La alegría de Angeletti manifestada en el chorro de champaña.* **2)** *Oscar Castellano. Llegó en segundo término y recuperó la punta* **3)** *El "Chueco" Romero hilvanó un interesante trabajo. Permanentemente estuvo entre los diez de punta y terminó octavo. Detrás, Mancuso.* **4)** *Momento complicado para Mouras, a quien amenaza De Benedictis con su extraño dibujo.*

cha por el título. Algo similar había pensado A. Aventín, si recordamos que tuvo alguna conversación con **Juan M. Traverso** ofreciéndole uno de sus Dodge. Y nos imaginamos que tanto Satriano como Oyhanart seguirían la misma tónica. De todos modos la actitud tomada por la A.C.T.C. aparece como antipática, aunque debemos reconocer que mantiene cierta coherencia con la política teceísta, sin que exista animosidad contra nadie. Eso es claro.

EL "PATO" CON TODO

La primera serie mostró la recuperación de **Morresi**, quien debió luchar con A. Aventín y con **Garrido**, de muy buen trabajo este marplatense que tiene la mecánica de **Giacomini**. Angeletti, segundo en la pista, retrocedió al cuarto lugar por la penalización de no hacer una vez la chicana, luego de quedarse patinando en la largada. Por eso perdió muchos puestos, los que luego fue recuperando a favor de la potencia de su **Fairlane**.

EL "CHIVO" AHORA FUE "COCHO"

Con la misma tranquilidad de Morresi en la batería anterior, **"Cocho López"** se fue de un viaje al triunfo en la segunda serie, sin que al respecto nada pudiera hacer **Oscar Aventín** y mucho menos Satriano. Quienes hicieron buenos trabajos fueron **De Benedictis, Alcuaz, Banfi y Gerardo Del Campo**. Fue el segundo parcial para **Chevrolet**, que también tuvo aquí buenos exponentes en **Minervino** y **Rodríguez Canedo**.

EL TURNO DE CASTELLANO

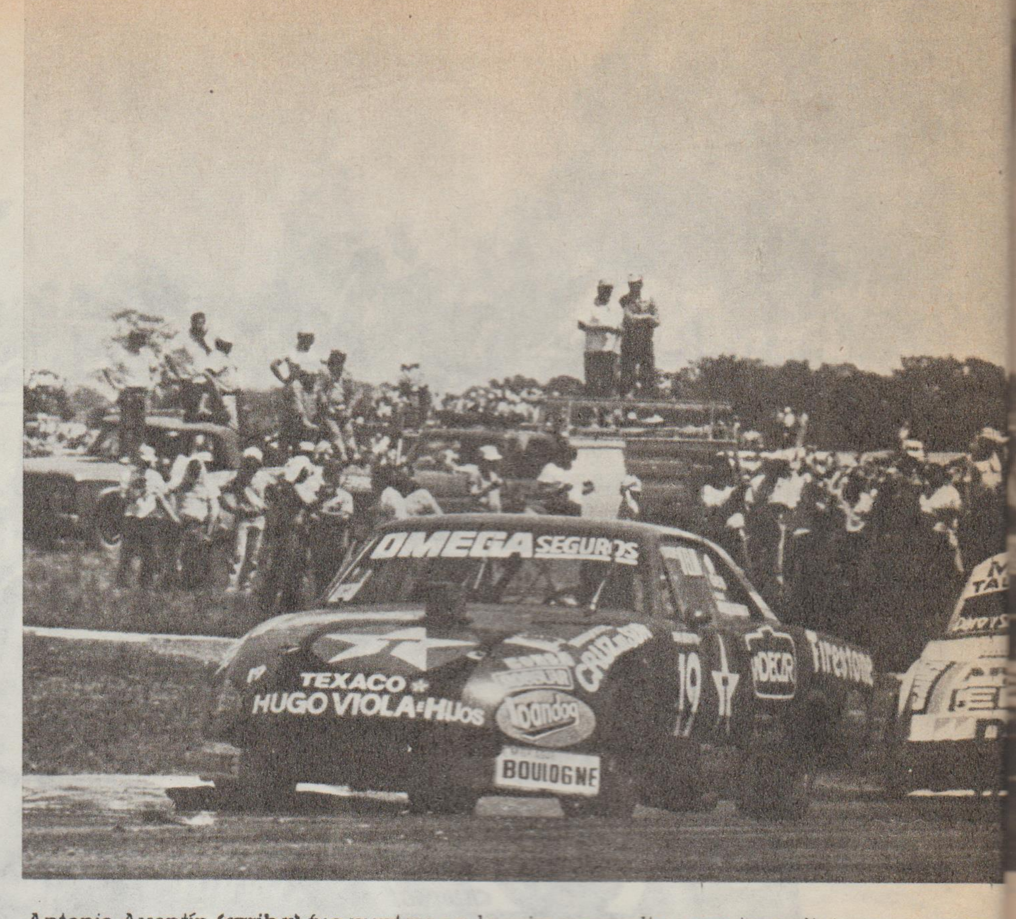
Ford no podía estar ausente de la victoria, y el encargado de ella en la tercera batería fue Oscar Castellano, quien de ese modo dio la primera puntada en su guerra contra la frustración. "Pincho" ganó en gran estilo, **Pernía** concretó un muy buen trabajo, **Mancuso** completó un imaginario podio y bueno fue lo de **Di Palma**. **Mouras** quedó relegado por el toque de **Urretavizcaya**, quien al igual que **Hernández** en la batería inicial (por tocar a Nesprías), quedó marginado ante una bandera negra.

...Y AL FINAL, LA BOMBA

A la hora de la verdad, la punta tuvo varios dueños. El primero de ellos fue **Antonio Aventín**, a quien prontamente desplazó **Morresi**. Con éste, **"Cocho"** se enfrascó en lucha, postergando ambos a "Tony", quien de todos modos sería el **Dodge** mejor clasificado. Pero cada uno a su turno, tanto "Cocho" como Morresi pagaron caro tributo al esfuerzo, y al quedarse este último la punta pasó -definitivamente- a manos de **Angeletti**, quien desde atrás fue "juntando cabezas", poniendo nuevamente en el tapete la consigna de que actualmente tiene el auto que mejor equilibrio ha logrado dentro de la categoría. Pero así como Angeletti hizo su carrera desde atrás, los trabajos de **Castellano** y **Mouras** tuvieron similar característica. Esos puntos de coincidencia hay que buscarlos por el lado de que ambos venían de sucesivas frustraciones y -en mayor o menor medida- eran candidatos firmes ante un eventual traspié de Angeletti. Pero esta vez no hubo traspié... Angeletti aguantó a pie firme hasta el final y anotó su tercer "gol" del año, en un match en el que **Ford** ya logró **ocho** victorias, y **Chevrolet** sigue con **tres** y **Dodge** con **una**.

El que no aguantó con el mismo ritmo toda la carrera fue **Satriano**, superado sobre el final por **De Benedictis**, quien durante un lapso prolongado libró duelos con **Mancuso, Romero y Banfi**, a los que se integraron -con suerte diversa- **Minervino** y **Rodríguez Canedo**.

En síntesis, una carrera que sin ser brillante ofreció matices que contribuyeron a aumentar la espectativa. Por ahora, Angeletti es el hombre a batir, aunque por lo hecho en Nueve de Julio, Castellano tiene intenciones de desactivar esa bomba con forma de **Fairlane**. ¿Lo logrará en Morón?...



*Antonio Aventín (**arriba**) fue puntero en la primera vuelta, pero inmediatamente cedió el puesto. De todos modos fue el Dodge mejor clasificado. Jorge Oyhanart (**abajo**) trabajó a "full". El sábado a la noche se fue a Chivilcoy y armó un motor con elementos de los otros que se habían roto (uno de él y otro de Lynn). Llegó al circuito a las 3:30 del domingo, durmió un rato y luego siguió penando. Luis Minervino (**derecha**) en hermosa bloqueada. "Patita: tuvo una destacada labor tanto en su serie como en la final.*

JULIANITAS

NUEVOS DIRECTIVOS. El pasado martes 31/10 en la **A.C.T.C.** hubo Asamblea y renovación de autoridades en algunos cargos. En lo sucesivo, **Rubén Gil Bicella** será Vicepresidente 1º y **Hugo Mazzacane** Vicepresidente 2º. **Oscar Aventín** es el nuevo Secretario General, **Norberto Bressano** el Prosecretario y **Héctor Ríos** Protesorero.

CHICANA. Hubo una en la recta principal, poco antes de la entrada al curvón. Quien no la hiciera, debía ir por un sendero de cubiertas, las que fueron quitadas para permitir la ubicación de los autos para largar, y una vez que lo hizo el último, diligentes auxiliares pusieron nuevamente las gomas en su lugar. No pasó nada, pero ese asunto merecería estudiarse...

OLTRA VUELVE. **"Por ahora estamos bastante conformes con el trabajo que Alejandro Occhionero está haciendo sobre el Dodge. En relación con el Falcon que le compramos a Felipe Salgado, estamos trabajando y quizás el auto esté en pista para la próxima carrera, siempre y cuando que Silvio Oltra no tenga otro compromiso, pues él será el encargado de conducirlo"**, nos comentó un allegado al equipo de Di Fonzo.

AMARGURA. Era la que mostraba **Eduardo Antonio Marcos** luego del despiste a raíz del toque con Angeletti. **"Ya hice una exposición verbal ante el Comisario Deportivo, y ahora voy a presentar la denuncia por escrito"**, dijo el piloto de La Dulce, con la amargura pintada en el rostro. La clasificación final quedó en suspenso por ello.

REUNION. Antes de largarse la primera serie **Norberto González**, Comisario Deportivo, mantuvo una reunión con los pilotos en la que informó que quien se adelantara en la **largada** tendría **diez segundos de recargo**, que se extenderían a **treinta** en el caso de no hacer la chicana.

POZOS. Fueron varios los que había en el circuito, que fueron reparados tras las pruebas de clasificación. Sin embargo los parches no dieron resultado, ya que los mismos afloraron con el consiguiente peligro. Uno de los tantos damnificados fue **Jorge Oyhanart**.

EN MEMORIA. Antes de largarse la primera serie, hubo un minuto de silencio por el fallecimiento de **Gerardo Risatti**, del que damos cuenta en "Toquecitos de Bocina".

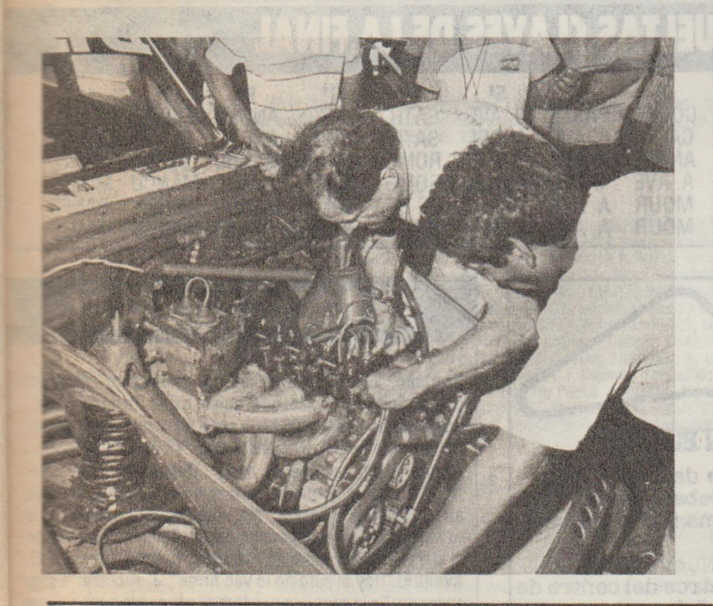
FIEBRE OVALADA. Son varios los pilotos que para el año entrante tienen intención de pasar a las filas de **Ford**. Entre quie-

turismo & fórmula dos

EL AUTOMOVILISMO BRILLO EN SAN JORGE

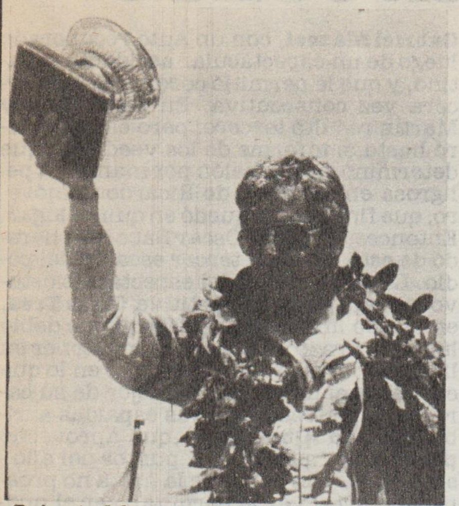


Una muy interesante -y ajetreada- jornada se llevó a cabo este fin de semana en el Autódromo "Parque de la Velocidad" de la santafesina ciudad de San Jorge. Cuatro categorías nacionales se hicieron presentes, y cada una de ellas aportó su granito de arena para redondear un excelente espectáculo. Pasemos ordenadamente -según aparecieron en pista- a los hechos. La **Clase Dos** fue la encargada de abrir el fuego, con cuatro protagonistas excluyentes: **"El Suizo"**, Verna, Santacaterina y E. Rodríguez. En ese orden se ubicaron finalmente, el primero de ellos con un trabajo de menor a mayor, su escolta con la satisfacción de seguir sumando; el de Villa del Parque -de sólida tarea- llegó, inclusive, a estar puntero, y Rodríguez -con una excelente puesta a punto a su favor- fue puntero hasta que un neumático lo retrasó para llegar en el cuarto lugar. En definitiva, un auspicioso prólogo para lo que nos depararía el resto de la jornada. A la **Fórmula Dos Nacional** le cupo la responsabilidad de mantener alto el ánimo del público, y no defraudó. Ganó **René Zanatta** -en su regreso a la categoría- a pesar del dolor y las ampollas que le produjo la inundación de combustible en su habitáculo. Lo escoltó **Gabriel Massei**, con un auto recuperado luego de un espectacular accidente sabatino, y que le permitió coronarse por tercera vez consecutiva. En pista, Henry Martín resultó tercero, pero eso sólo duró hasta el informe de los veedores, que determinó su exclusión por maniobra peligrosa en perjuicio de Ricardo Grinóvero, que finalmente quedó en quinto lugar. Entonces, el eficaz Oscar Saboretti heredó de este modo, el tercer escalón del podio. La continuidad del espectáculo estuvo a cargo de la competitiva **Clase Tres**; en ella se impuso **Jorge Giorgi** que debió luchar a brazo partido para mantener su liderazgo. Pablo Peón lo escoltó en lo que es, hasta el momento, lo mejor de su carrera, mientras que a sus espaldas arribó **Ricardo Albertengo**, que aprovechó para sumar sus últimos puntos del año -si su apelación por lo de la nafta no prospera- que tal vez le permitan ser el nuevo Campeón aun sin estar en pista en las últimas competencias. El cierre estuvo a cargo de la **Fórmula Sierra**, que tuvo en **Jorge Eidilstein** al notable ganador, escoltado por Federico Kruse y Rodolfo Lorca. Ampliaremos en nuestra próxima edición.





LOS PROTAGONISTAS



Roberto Mouras al final tuvo su premio

OSCAR ANGELETTI: "Esta vez la cosa fue distinta, puesto que no tuve la posibilidad de regular la carrera como en otras ocasiones. Debí ir haciendo mi trabajo desde atrás, y el auto demostró una vez más su consistencia. En el incidente con Marcos, yo iba por la cuerda y él debió ir por otro radio de giro… En cuanto a Castellano, su auto viajaba muy fuerte aunque finalmente lo pude superar sin problemas. A esa instancia de la punta llegué porque el camino se facilitó por los abandonos de 'Cocho' y de Morresi, cuyos autos iban muy bien. De haberse mantenido ambos en carrera, las cosas habrían sido distintas… Estoy conforme porque ahora, con esta victoria, sigo con sólidas aspiraciones para el título".

ROBERTO MOURAS: "Indudablemente, prosigo teniendo un imán en el auto… Estaba para cosas mayores, pero el toque cde Urretavizcaya alteró el rendimiento de mi Chevrolet. Tenía coche como para aspirar a más, pero… En la final no ataqué decididamente a Castellano porque había sentido que tenía problemas con una goma, justamente la delantera izquierda, que fue la que en la última vuelta, luego de cruzar la línea, se salió… De todos modos estoy conforme porque volví a los primeros puestos, a los que ya estaba extrañando".

OSCAR CASTELLANO: "¡Al fin pude cortar esa nefasta racha¡… Cinco carreras yéndome a Lobería con la frustración a cuestas es algo bastante penoso, máxime en mi caso, que estoy en la lucha franca por el título. La alegría es doble, porque además de subir al segundo escalón del podio, recuperé la punta del Campeonato. Ahora me esperan días de trabajo arduo… el certamen entró en su fase definitiva y se debe buscar la forma de estar más cerca de Angeletti, quien hoy volvió a estar bastante lejos del resto".

JORGE OYHANART: "Tuve un fin de semana que prefiero olvidar… El sábado se me rompieron dos motores: el mío y el de Lynn. Con todos los fierros me fui al taller de Cagnone, en Chivilcoy, y armé un motor, tarea en la que estuve hasta las dos y media de la mañana. Llegué al circuito a las tres y media con un sueño de locos, y me encuentro con dos camiones atravesados en la entrada y al encargado durmiendo… Tendría el sueño pesado porque se despertó después de media hora. Menos mal, porque el que se estaba durmiendo era yo. En la final, en un pozo que había en el curvón, se dañó na rótula de la dirección, por eso paré. ¡Qué se le va a hacer!…"

RETRASOS Y ABANDONOS

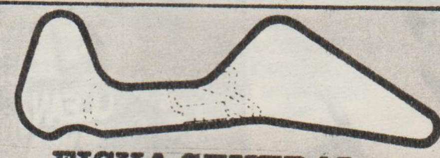


Mientras vienen Pernía, Mancuso y Romero, a Mouras ya le pegó Urretavizcaya y lo dejó en sentido inverso. Fue en la serie.

Petrich: fuera de pista y golpe en el guard-rail. No largó. **Oyhanart:** el sábado rompió motor. En la serie de desprendió un cable de bujía. En la final, elemento de dirección. **Osvaldo Lynn:** rompió el motor el sábado. No largó. **Acuña:** goma en la serie. **Del Campo:** pisó una mancha de aceite y se pasó en la chicana. **Lavari:** goma, en su manga. **Vanrell:** problema de transmisión en la final. **Delconte:** el motor levantó temperatura y se "cocinó" en su serie. **Alcuaz:** rompió la palanca de cambios en su batería. **Salerno:** problemas de alimentación. No largó la final. **Pernía:** se trabó la caja de velocidades. No largó la final. **"Cocho López":** rompió motor; abandonó. **Morresi:** junta de tapa de cilindros. Abandonó. **Banfi:** motor. Abandonó. **Mouras:** se desprendió la rueda delantera izquierda tras terminar. **Finocchio:** rompió motor. No largó. **Nesprías:** toque de Hernández en la serie. **Marcos:** toque de Angeletti en su manga. Abandonó. **Becco:** rompió motor. No largó.

VUELTAS CLAVES DE LA FINAL

VTA.	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
1	A. AVE	MORRE	COCHO	CASTE	O. AVE	SATR	GARRI	ANGEL	ROME	MANCU
2	MORRE	COCHO	CASTE	A. AVE	ANGEL	SATR	GARRI	ANGEL	ROME	MANCU
5	MORRE	CASTE	ANGEL	A. AVE	SATR	ROME	GARRI	MANCU	DE BE	DI PAL
9	ANGEL	CASTE	A. AVE	SATR	MOUR	ROME	DE BE	BANFI	MANCU	MINER
14	ANGEL	CASTE	MOUR	A. AVE	SATR	DE BE	ROME	MANCU	MINER	BANFI
19	ANGEL	CASTE	MOUR	A. AVE	DE BE	SATR	MINER	ROME	MANCU	MALI



FICHA GENERAL

Fecha: 5 de noviembre de 1989.
Denominación de la Prueba: Premio "Carmona Ruano", duodécima fecha del Campeonato de 1989.
Lugar: Autódromo de Nueve de Julio.
Ubicación: a dos kilómetros del centro de la ciudad de Nueve de Julio.
Autoridades: Director de la Prueba, Juan Carlos Policastro; Comisario Deportivo, Norberto González; Comisario Técnico, Carlos Marchese.
Condiciones climáticas: soleado y caluroso.
Participantes: cumplieron la prueba de clasificación 70 autos. En la primera serie largaron 21, en la segunda, 20 y en la tercera 19. En la final partieron 36 autos.
Público: alrededor de 20.000 espectadores.
Infraestructura del escenario: regular.
Organización: buena.
Espectáculo: bueno.

EN POCAS PALABRAS

Satriano: "El auto anda mejor que en Balcarce". **Mouras:** "Sinceramente, no sé qué quiso hacer Urretavizcaya". **Castellano:** "El tránsito en la serie en la que corrí, se tornó bastante lento". **Urretavizcaya:** "Yo estoy tranquilo… No me siento culpable de nada". **Oyhanart:** "¡Qué suerte…? Largo en la misma serie que Castellano y, encima, atrás de todos". **Pernía:** "Yo vi la bandera negra que le mostraban a 'Urreta', pero no quise aflojar en la pelea con él porque si no, también me iba a pasar Mancuso". **O. Aventín:** "Hoy al auto no lo veo firme". **J. Nicieza:** "Estoy apenado. Es la segunda bandera negra que le ponen a uno de mis autos en veinticinco años de automovilismo. Además, considero que la sanción es injusta". **Alcuaz:** "Me robaron la cartera con dinero y documentos. Apareció cerca de la cabina de 'Carburando', pero sólo tenía mi documentación…". **A. Aventín:** "Levanté un poco al principio en la final porque vi que se venían 'Cocho' y Morresi con todo. No nos tocamos de milagro". **Hernández:** "Hoy la cosa está difícil. Voy a mantener un ritmo tranquilo". **Mancuso:** "El auto anduvo muy fuerte, pero yo no quise arriesgarme". **Delconte:** "Tengo un muy buen auto, pero hoy completé un fin de semana más que negro". **"Cocho López":** "En la serie 'guardé' un poco". **Polanco:** "Si no consigo más rendimiento en el Dodge, no corro". (N de la R.: no corrió). **Gayraud:** "Quería debutar este año en T.C., pero ante esta determinación de la categoría, voy a esperar hasta el año que viene".

nes se inclinan por el Falcon están **Vicente Pernía, Antonio Aventín, Jorge Martínez Boero** y **Julio Colabello**. Estos ya están decididos a formalizar el cambio de marca a partir de 1990, mientras versiones que no fueron desmentidas señalan que **Emilio Satriano** tiene en la mira un **Fairlane**. ¿Será verdad?

DUDA. Fueron varios los que dudaron del tiempo logrado por **"Cocho López"** en las pruebas de clasificación (1m45s850), señalando que es prácticamente imposible que ese registro pueda lograrse en la primera vuelta (?).

RECALDE, SIN NOVEDADES

Absoluto hermetismo en torno al futuro del cordobés **Jorge Recalde**, quien la semana pasada habría estado en Alemania reunido con la gente de **Toyota**. El minaclaverense no quiso hacer referencia sobre la cuestión, y consultados en Toyota, nos dijeron simplemente que no hay decisión tomada respecto del '90, ya que están analizando la posible continuidad de la colaboración con el sueco **Björn Waldegaard**. Por lo tanto habrá que esperar algunos días más para conocer el futuro de Recalde en el Mundial de Rally.

rally mundial

OREILLE GANO BANDAMA Y EL MUNDIAL DE GRUPO N

Inesperada y no menos trascendente la victoria que el francés **Alain Oreille** obtuvo en una de las ediciones más duras del **Rally de Costa de Marfil**, a bordo del pequeño **Renault 5 GT Turbo** de Grupo N. Ya en la primera etapa de la prueba se habían retirado los Grupos A más calificados, como ser los **Audi** de **Rudy Stohl** y **Paola De Martini**, o el **Nissan** de **Alain Ambrosino**. También el uruguayo **Gustavo Trelles** había resignado rápido sus pretensiones al título, siendo el primero de los tres Lancia del equipo **Top Run** en abandonar. En punta había quedado **Pascal Gaban** -con otro de los autos de Top Run- pero el belga, tras perder casi dos horas, también abandonó, a 300 Km.de Abidjan, en la jornada final de la prueba. El tercer Lancia G. N del team milanés -en manos de **Frederick Skogagh** y **Claes Billstam**-también abandonó tras estar tercero en la General, completando otra carrera aciaga para el equipo con el cual **Ernesto Soto** está en tratativas para concretar una temporada mundial de Grupo N en el '90. También **De Mevius** con el **Mazda** abandonó tras una salida de camino, y de allí la victoria absoluta de Oreille le representa la certeza del título mundial de Producción, además de significarle su primera victoria mundial, en una prueba en la que **sólo 5 autos llegaron** al final.

CLASIFICACION

"XIII Vuelta de Chivilcoy" - Auto Club Chivilcoy - Autódromo "Cuidad de Nueve de Julio" - Circuito Nº 1 de 4.619,75 metros - Tres series a seis vueltas y una final a 19 - Recorrido total: 87,775 km - 5 de noviembre de 1989.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Angeletti, 1m45s635/1000 a 157,272 km/h; "C. López", 1m45s850; Castellano, 1m46s228; Oyhanart, 1m46s333; L. Hernández, 1m46s440; O. Aventín, 1m46s594; Mouras, 1m46s629; Morresi, 1m46s737; Satriano, 1m46s944; Urretavizcaya, 1m47s117; Garrido, 1m47s137; De Benedictis, 1m47s238; Mancuso, 1m47s316; A. Aventín, 1m47s317; Minervino, 1m47s336; Romero, 1m47s423; Nesprías, 1m47s439; Vanrell, 1m47s621; Pernia, 1m47s628; Acuña, 1m47s737; Alcuaz, 1m47s812; Landa, 1m47s917; Salerno, 1m47s925; Banfi, 1m48s011; R. L. Di Palma, 1m48s023; Lavari, 1m48s033; Malisia, 1m48s227; G. Del Campo, 1m48s327; Nicieza, 1m48s406; Marcos, 1m48s523; M. Calamante, 1m48s527; Caparello, 1m48s695; Mazzacane, 1m48s806; Delconte, 1m48s806; Fiorda, 1m49s105; Degioannini, 1m49s205; Becco, 1m49s214; Zavaleta, 1m49s319; Gardinalli, 1m49s404; Rodríguez Canedo, 1m49s598; Sasso, 1m49s605; Polinori, 1m49s617; Altuna, 1m49s799; Pacchialat, 1m49s819 O. Lynn, 1m50s000; A. Occhionero, 1m50s099; Messineo, 1m50s100; C. Calamante, 1m50s108; Duarte, 1m50s204; F. Espinosa, 1m50s296; C. Abdala, 1m50s312; Aversi, 1m50s400; C. Benítez, 1m50s681; Doumic, 1m50s779; Petrich, 1m50s895 Martínez Boero, 1m51s575; Fantasía, 1m51s681; Linares, 1m51s698; A. Martínez, 1m51s987; Paultroni, Prato, 1m52s763; Blaquier, 1m53s461; J. C. López,. 1m53s668; Spinello, 1m54s256; Ritacco, 1m54s256; Finocchio, 1m54s545; Urquiza, 1m54s652; Puccini, 1m57s128; Ernst, 2m00s286; Hiriart, 5m41s788.

PRIMERA SERIE

Morresi, 10m23s177/1000 a 159,956 km/h (6v); A. Aventin, 10m25s098; Garrido, 10m31s855; Angeletti, 10m33s789; Malisia, 10m38s111; Gardinalli, 10m44s483; Salerno, 10m44s927; Degioannini, 10m46s848; O. Lynn, 10m48s450; C. Calamante, 10m48s500; Doumic, 10m57s555; Mazzacane, 10m57s950; C. Abdala, 10m58s444; Fantasía, 10m58s773; Paultroni, 1m59s322; Acuña, 10m59s717; J. C. López, 11m12s345; Ernst, 11m44s250; J. C. Nesprías, 1m32s930 (1v); Polinori, 1m38s083 (1v). **Récord de vuelta:** Angeletti, en la 4ª, en 1m44s861/1000 a 158,443 km/h. **Recargo (incluido):** diez segundos a Angeletti, por no pasar la chicana.

SEGUNDA SERIE

"C. López", 10m27s299/1000 a 158,905 km/h (6v); O. Aventin, 10m31s144; Satriano, 10m31s539; De Benedictis, 10m35s427; G. Del Campo, 10m41s644; Banfi, 10m42s404; Alcuaz, 10m42s950; Minervino, 10m44s154; Rodriguez Canedo, 10m45s095; A. Occhionero, 10m47s177; Altuna, 10m51s460; M. Calamante, 10m52s950; Linares, 11m00s355; Urquiza, 11m00s750; Prato, 11m02s282; Delconte, 7m05s016 (4v); Hiriart, 6m06s233 (3v); Vanrell, 3m26s500 (2v); Duarte, 1m36s611 (1v); Aversi, 1m39s138 (1v). **Récord de vuelta:** Minervino en la 3ª, en 1m46s294/1000 a 156,297 km/h. **Recargos (incluidos):** M. Calamante, Banfi y G. Del Campo, con cinco segundos cada uno por adelantarse en la largada.

TERCERA SERIE

Castellano, 10m27s967/1000 a 158,736 km/h (6v); Pernia, 10m31s200; Mancuso, 10m31s904; Romero, 10m33s516; R. L. Di Palma, 10m34s105; Landa, 10m35s911; Caparello, 10m37s299; Sasso, 10m45s200; Mouras, 10m45s361; Pacchialat, 10m48s555; Oyhanart, 10m51s194; Fiorda, 10m51s523; Lavari, 10m52s555; Zavaleta, 10m54s049; A. Martínez, 11m04s595; Puccini, 12m02s476; Urretavizcaya, 5m04s894 (3v); C. Benítez, 5m21s144 (3v); Nicieza, 5m21s472 (3v). **Récord de vuelta:** Pernia en la 5ª en 1m47s482/1000 a 154,570 km/h. **Excluido:** Urretavizcaya por maniobra antideportiva.

FINAL

POS	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	**2**	**Oscar Angeletti**	**Ford Fairlane**	**34m01s733**	**19**
2º	1	Oscar Castellano	Ford Falcon	34m03s430	19
3º	3	Roberto Mouras	Chevrolet	34m12s296	19
4º	19	Antonio Aventin	Dodge	34m14s144	19
5º	10	Juan De Benedictis	Ford Falcon	34m15s099	19
6º	5	Emilio Satriano	Chevrolet	34m16s733	19
7º	29	Luis Minervino	Chevrolet	34m18s430	19
8º	6	José María Romero	Dodge	34m18s796	19
9º	73	Gustavo Mancuso	Ford Falcon	34m30s400	19
10º	11	José Malisia	Chevrolet	34m36s726	19
11º	28	Juan Manuel Landa	Dodge	34m37s210	19
12º	30	Roberto Caparello	Chevrolet	34m57s605	19
13º	47	Osvaldo Sasso	Ford Falcon	34m59s460	19
14º	35	Héctor Pacchialat	Dodge	35m01s871	19
15º	41	Roberto Zavaleta	Dodge	35m06s983	19
16º	76	Carlos Calamante	Chevrolet	35m07s546	19
17º	52	Aníbal Degioannini	Dodge	35m12s819	19
18º	44	Osvaldo Lynn	Ford Falcon	35m19s233	19
19º	79	Eduardo Rodriguez Canedo	Chevrolet	30m57s144	17
20º	39	Angel Banfi	Chevrolet	27m15s947	15
21º	90	Hugo Mazzacane	Dodge	28m08s611	15
22º	20	Francisco Alcuaz	Ford Falcon	25m32s575	14
23º	54	Néstor Gardinalli	Ford Falcon	26m01s197	14

No clasificaron: Francisco Altuna, Dodge (11v); Oscar Aventin, Ford Falcon(10v); Osvaldo Morresi, Chevrolet (8v); Héctor Fiorda, Chevrolet (7v); Alejandro Occhionero, Dodge (7v); Mariano Calamante, Chevrolet (6v); Carlos Garrido, Chevrolet (5v); Rubén Luis Di Palma, Dodge (5v); "Cocho López", Chevrolet (5v); Gerardo Del Campo, Ford Falcon (2v); Oyhanart, Ford Falcon (2v); Edgardo Lavari, Chevrolet (2v); Pedro Doumic, Dodge (2v);
Promedio del ganador: 154,602 km/h.
Récord de vuelta: Angeletti, en la 8ª, en 1m46s619/1000 a 155,821 km/h.
Nota: Esta clasificación está en suspenso por la denuncia de Marcos contra Angeletti por un toque, y porque en la revisación técnica se retiraron muestras de nafta y cubiertas para su análisis.

CAMPEONATO

(Disputadas: La Plata, Buenos Aires, Balcarce, Olavarría, Bahía Blanca, Buenos Aires, San Lorenzo, La Plata, Buenos Aires, Junín, Balcarce y Nueve de Julio)
Castellano, 140,50 puntos;Oyhanart, 131; A. Aventin, 130,50; Satriano, 130; Angeletti, 123,50; Minervino, 108; Romero, 97;O. Aventin, 96,50; Mouras, 92,50; Morresi, 86,50; L. Hernández, 80,50; Nesprías, 67; Urretavizcaya y Ramos, 66; M. Calamante, 57; Banfi, 52; Lavari, 51; "Cocho López", 43,50; Vanrell, 43; De Benedictis, 42; Pernia, 41; Fernandino, 40,50; Caparello, 35; Duarte, 33; Doumic, 30; Landa, 27; Marcos, 26,50; Malisia, 26; Finocchio, 25; Garrido, 24,50; Oltra, 22,50; Saiz, 21,50; O. Lynn, 21; Acuña y Mancuso, 20; C. Calamante, 19,50; Delconte y Alcuaz, 17; Altuna, 15; Colabello, 11; G. DEl Campo y R. L. Di Palma, 10,50; Giustozzi, 10; Luaces, 9; Rodríguez Canedo, 8,50; A. Martinez, 8; Zavaletta, 7,50; Polanco y Giacchino 6,50; "P. Guillemot", Nicieza y Degioannini, 5,50; Fiorda, O. Bianchi y Gardinalli, 5; Olmi, 4; Carelli, 3,50; Firpo y Piccinini, 3; Dopico, Aversi Reymonte, Bressano, Petrich, Abdala, Blaquier De La Mata y Mazzacane, 2; Fortunato, J. Occhionero y A. Occhionero, 1,50; Bustos, Faustino, Tapia, Loioco, Sanginetti, Brion, Linares y Cagnone, 1 punto.
Próxima competencia: el 19 de noviembre, en Morón.

Estadísticas: *Gustavo C. Arsuaga.*

carrera de los famosos  DE LA RIOJA, DOS

SABIOS VETERANOS SE FUERON CON EL MEJOR REDITO...

AUNQUE UN COPILOTO LOCAL CONCITO LA MAYOR EXPECTATIVA

Por Mario Armas - Fotos: Juano Fernández

Material fotográfico recibido por gentileza del equipo "Campeones"

PERKINS, GARRO Y EL RIOJANO MAS FAMOSO

1

Gastón Perkins volviendo con bríos a la actividad, y Carlos Garro convalidando su victoria en el Desafío de los Valientes de este año, reactualizaron sus bien ganadas famas, en este primer "round" de un singular encuentro sobre Fiat Duna SCX. Juárez-Bescham y Mayorga-Marincovich los escoltaron en la suma de tiempos, seguidos de Massey-Reutemann-... ¡Menem!

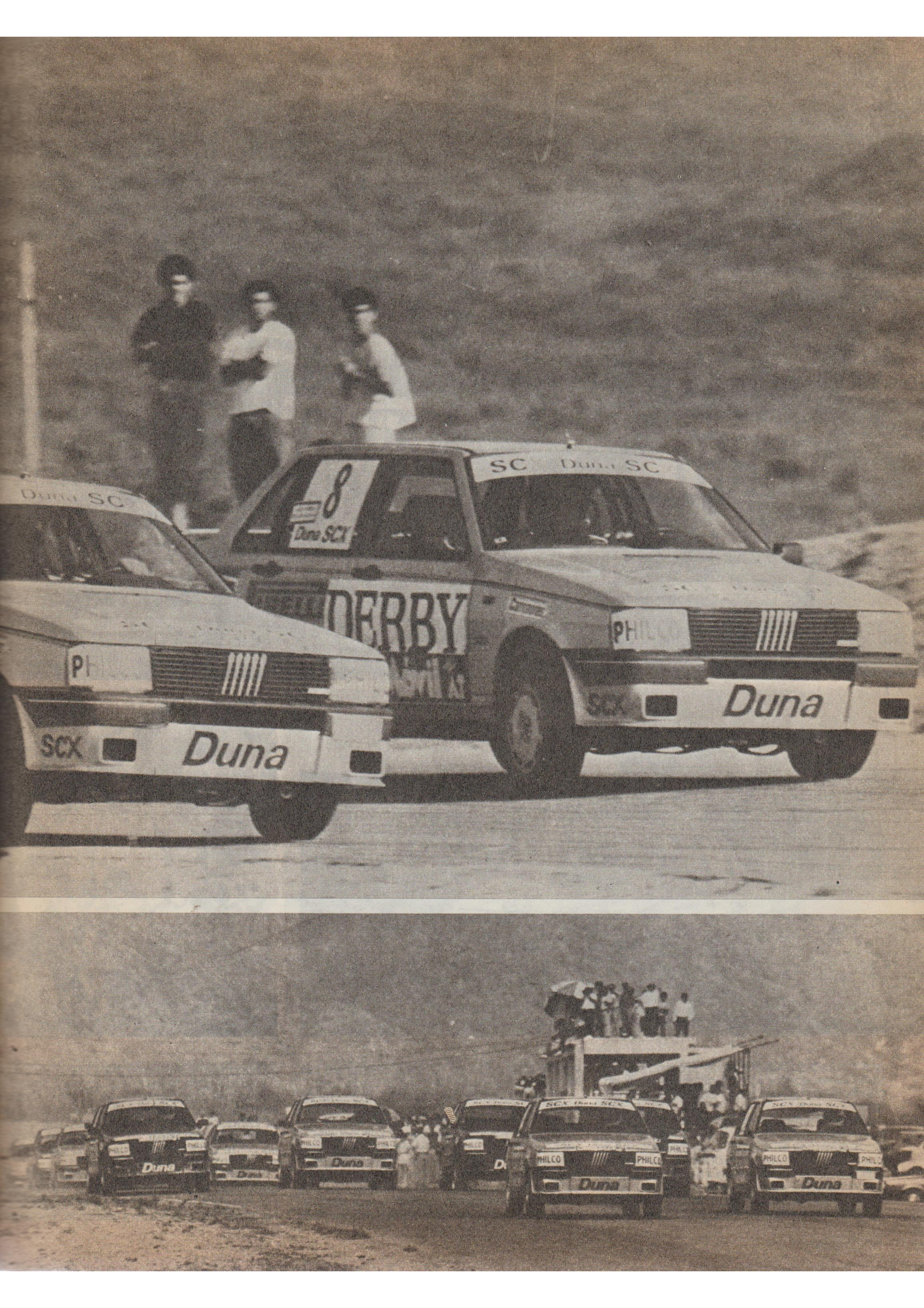
Arriba: El presidente festejando. Foto mayor: Perkins (6) y Juárez (8) protagonizaron el mejor duelo en la primera serie. *Abajo*: Menem flanqueado por su esposa y su "piloto particular": Reutemann. *Izquierda*: largada de la serie "joven": puntean Garro y Bescham. 2

A esta primera edición de la denominada **"Carrera de los Famosos"** hay que colocarla en el lugar que normalmente ocupan este tipo de especiales convocatorias automovilísticas. Un sitio particular, porque si bien no se puede desconocer su parte eminentemente deportiva, también hay que verle ese entorno especial que las distingue de las que habitualmente vemos por los distintos campeonatos. O sea que es una carrera, pero no una carrera como todas

En este caso particular, asimismo hay que diferenciarla de otras similares como por caso el Desafío de los Valientes. **"No es ni mejor, ni peor, sino simplemente distinta"** se comentó acertadamente en la conferencia de prensa que el pasado jueves marcó su anuncio oficial en las instalaciones del Automóvil Club Argentino.

Y es cierto. Fue y es diferente, porque si bien en función de lo sucedido en La Rioja debemos hablar en pasado, no ocurre lo mismo con el contexto general de la competencia, que aún tiene pendiente su segunda y última fecha a concretarse el 3 de diciembre en el





Duna SC
SC Duna SC
8
Duna SCX
DERBY
PHILCO
SCX
Duna
PH
SCX
Duna
SCX Duna SCX
PHILCO
Duna

1



2



3

Autódromo de Buenos Aires, si como se promete el escenario metropolitano estará en condiciones de uso para entonces. ¿Lo estará?.

Pero dejemos esta incertidumbre para más adelante y vayamos a lo que pasó este fin de semana en los 3.275 metros del de La Rioja. Un escenario condenado al olvido desde 1985 por la actividad nacional -salvo por ser usado parcialmente en rally- y que reflotó a la consideración pública con esta convocatoria, donde el aspecto deportivo estuvo cumplido en su dosis elemental por las dos series sobre 12 vueltas cada una.

A dicha base se le adosaron una serie de circunstancias particulares. Las que fueron desde la convocatoria solidaria, con el valedero detalle de destinar lo recaudado a los hospitales riojanos, hasta la interesante propuesta de reunir en los dieciséis binomios a destacadas figuras del ayer con los pilotos que hoy brillan en el firmamento de la actividad nacional, pasando por la oportunidad que aprovechó Sevel para mostrar públicamente sus flamantes Duna SCX. Por si esto fuera poco se agregó la participación activa del presidente de la Nación, **Carlos Saúl Menem,** quien redondeó lo singular de la jornada "navegando" el auto de **Carlos Alberto Reutemann.** Un hecho que eclipsó en parte a los otros y que por lo tanto tiene su tratamiento por separado.

Hechas estas menciones volvemos a lo deportivo, que contrariamente a lo intuido por algunos tuvo matices sumamente interesantes. Porque tanto veteranos, como ac-



EL PRESIDENTE NO SE DIO EL GUSTO

Hubo un tercer hombre sobre el Duna número once, inicialmente asignado al binomio integrado por **Carlos Alberto Reutemann** y **Juan Manuel Massey.** Pero no resultó un intruso, ni mucho menos y sí paradójicamente sobre el que se posaron las principales atenciones de los muchos espectadores que le dieron su colorido a esta jornada riojana. Es que ese tercer hombre era nada menos que **Carlos Saúl Menem.** Sí, el presidente de la Nación, quien no pudo darse el gusto de correr, **"porque mis asesores así me lo recomendaron"**, pero que tuvo el consuelo de ser el acompañante de Lole en la serie en la cual el santafesino participó junto con los pilotos activos.

Ya el sábado habíamos tenido un anticipo de que Menem podría aportar algo más que su presencia en esta jornada, al aparecer en el circuito y dar algunas vueltas con los muletos utilizados por los pilotos veteranos para sus entrenamientos. Un golpe al pianito, que abrió la suspensión delantera y la rotura del embrague tal vez influyeron también en la decisión de no correr, pero no alcanzaron para sacarle al presidente la idea de estar durante la carrera sobre uno de los autos.

Y así llegó el domingo. Que dentro del autódromo lo inició acompañando a su esposa y al quíntuple Juan Manuel Fangio en el palco durante la serie de los veteranos y que luego lo vio enfilar al parque cerrado para calzarse el casco y sentarse a la derecha de un Lole, al que le costaba disimular el peso de tamaño responsabilidad, **"Correr junto al presidente es un gran halago, pero también un tremendo compromiso"** nos dijo con bastante razón el santafesino.

Pasaron después las doce vueltas de la serie y del cuarto lugar en que lo vio la grilla inicial, el negro Duna número 11 terminó en el octavo puesto, luego de ser pasado y superar nuevamente a García Veiga en los tramos finales. **"Dabamos el handicap de los 70 kilos de más que teníamos con mi peso"** comentó jocosamente Menem, quien después no tuvo reparos en decir que **"me divertí bastante, al lado de un pilotazo como Lole, fue un lindo paseo veloz"**. Por su parte ya más sereno, Reutemann reflexionaba **"Por sobre todas las cosas traté de evitar las situaciones comprometidas, que en una carrera de autos son bastantes. Lo importante era terminar sin problemas y lo conseguí."**

Hubo luego una visita al podio para felicitar a los ganadores y festejar el cuarto puesto al que ascendió tras el recargo a Bessone. **"Si siguen escarbando, tal vez quedemos como ganadores".** Puntualizó en torno de broma, el presidente, quien en esta agitada jornada tuvo un momento para referirse a la posible realización del Gran Premio de Fórmula Uno.

"Esto lo tendremos más claro, luego de la visita que hará Bernie Ecclestone en marzo. Lo invité personalmente para tratar el tema. La idea es hacer algo parecido a lo de Brasil, con lo que él se encargaría de los arreglos que son necesarios en el Autódromo y de otras concesiones. Es apresurado fijar plazos, pero siendo realistas podemos hablar en función de 1992."

1. Interesante pelotón compusieron Bescham, Mayorga y "Tito" Bessone en la batería de los "jóvenes". 2. Preciso momento de la salida de pista de Perkins en la primera serie, cuando lidiaba con Juárez. Empero, el de Alberdi no se dio por vencido y siguió arremetiendo. 3. El grupo protagonista en pleno. Abajo, en cuclillas se distingue al presidente de la Nación, junto a Ternengo y Francisco Macri, presidente de Sevel Argentina. 4. El Fiat Duna SCX "presidencial" conducido por Carlos Reutemann y "navegado" por el Dr. Carlos Menem.





4

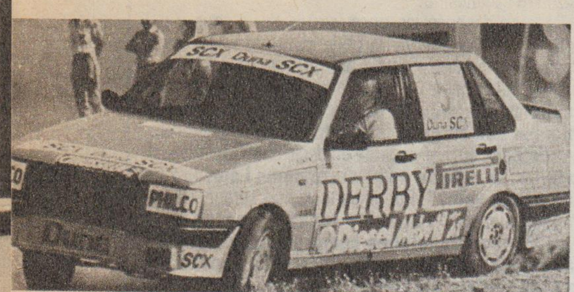
vos se mandaron unas carreritas con bastantes puntos de interés donde el nombre del ganador resultó una incógnita que solo se dilucidó en los últimos metros. Una situación que prevista en la teoría no siempre se da en la práctica, en este tipo de confrontación con autos supuestamente iguales.

Fue atractiva la serie de los veteranos. Y este calificativo se lo debe en buena parte a lo entregado por **Carlos "Cascote" Juárez" y Gastón Perkins.** Sorprendio a muchos el "gaucho de Alberdi" mostrando el ritmo de sus mejores días para llevar en el límite al Duna. Así estuvo adelante hasta que dos vueltas antes del final un inoportuno paso en falso con una leve salida de pista le dio a "Cascote" la oportunidad que esperaba para filtrarse rumbo a la victoria. Detrás fue espectacular y también efectivo lo de **Chiche Caldarella**, birlándole el tercer puesto a **papá Bessone,** quien prematuramente había quedado postergado a dicho lugar, al no haber podido mantener la pole que su hijo le regaló el sábado.

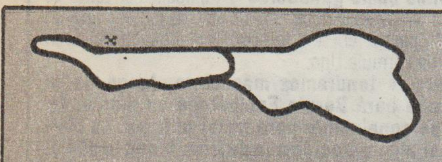
Resultó emotiva la tanda de los activos. Por los constantes cambios en el comando del lote, por donde pasaron **Garro, Bescham y** Bessone y al que en interesantes escaladas se arrimaron **Mayorga, Fangio II y Oltra.** Ratificando que eran los "dos autos", Garro y Bescham, herederos de Perkins y Juárez en los Dunas número 8 y 6 se intercambiaron la vanguardia, con preeminencia del "Pájaro" en base a un levemente mayor rendimiento en los tramos veloces. También en esta serie a un par de vueltas

LA CARRERA EN SINTESIS





Un "dibujo" común en La Rioja. En este caso corresponde a Loeffel, complicado con el embrague.



FICHA GENERAL

Fecha: 5 de noviembre de 1989.
Denominación: Premio Solidaridad con la Salud Riojana, primera parte del Encuentro de los Campeones.
Lugar: Autódromo de La Rioja, de 3.275 metros.
Ubicación: A 8 km. de la ciudad.
Autoridades: Ingeniero Juan Carlos Tortone (director general); Jackie Forest Greene (director adjunto); Rodolfo Pérez (comisario deportivo). Carlos Bazán (comisario adjunto); Juan Barbosa e ingeniero J.C. Fisamotti (comisarios técnicos).
Condiciones climáticas: Día parcialmente nublado.
Participantes: 16 en la serie de "veteranos" y 14 en la de "activos".
Público: 7.000 personas.
Infraestructura: Pobre.
Organización: Regular.
Espectáculo: Muy bueno en ambas series.

EN POCAS PALABRAS

"No hubo ningún arreglo previo. Sólo de casualidad me tocó correr con mi papá..." (**Ernesto "Tito Bessone"**). "Espero que este triunfo sirva para empujar la posibilidad de sentarme en un auto oficial de Sevel..." (**Carlos Alberto Garro**). " En estos autos, un segundo de diferencia no es mucho." (**Silvio Oltra**); "Uno nunca debe decir de esta agua no he de beber, pero para mí desde hace tiempo, el automovilismo es cosa del pasado" (**Ricardo Zunino**) "Se me hizo difícil efectuar los rebajes con la caja. Por eso me fui dos veces afuera" (**Carlos Loeffel**). "Me había propuesto entregarle el auto entero a Maldonado y cumplí" (**Jorge Ternengo**). "Anduve en moto..." (**Benedicto Caldarella** en alusión a un par de piruetas que pusieron a su Duna en dos ruedas). "El jueves pasado, Daray me habló sobre la posibilidad de que llevase a Menem como copiloto" (**Carlos Alberto Reutemann**). "Tuve mala suerte, pues me tocó un auto que casi se arrastraba" (**Jorge Omar Del Río**). "Los que salieron a clasificar entre los últimos encontaron la pista más limpia" (**Guillermo Maldonado**). "Presidente, ¿quiere correr conmigo el Rally Gran Premio...? (**Gabriel Raies** dirigiéndose a Menem). "Desde el accidente, hace ya 22 años, no corría..." (**Atilio Viale**).

RETRASOS Y ABANDONOS



Migliore y Zunino. Este tuvo problemas con el acelerador.

Carlos Pascualini: Rotura de embrague; **Rodolfo de Alzaga:** Rotura de embrague; **Gabriel Raies:** Pinchadura del neumático delantero izquierdo; **Eduardo Casá-Jorge Omar Del Río:** Auto con bajo rendimiento; **Carlos Loeffel:** Dos salidas de pista; **Ricardo Zunino:** Acelerador trabado; **Carlos Marincovich:** Problemas en el acelerador. **Jorge Bescham:** Despiste a consecuencia de un toque.

LOS PROTAGONISTAS



Carlos Garro

CARLOS ALBERTO GARRO: "El mérito grande de este triunfo es de Gastón por todo lo bueno que hizo en la primera serie, entregándome además el auto entero. Un auto que andaba muy bien. Unicamente tenía problemas en el frenaje de la curva de la olla y ahí aprovechaban los demás para acercarse. Por eso me exigía un poco más en el sector sinuoso de la salida y esto fue lo que me hizo tener un ligero despiste.

GASTON PERKINS: "Fui cuidando todas las vueltas de ir irme afuera, para evitar las piedras que pudieran originar alguna pinchadura. Juárez me logró pasar cuando por cambiar el radio de giro, pisé un lugar que estaba algo sucio y el coche se desacomodó un poco y se salió del circuito. De todas maneras estoy conforme, por el ritmo que pude mantener, pese a que pasaron 2 años de mi última carrera y además que ya tengo 61.

CARLOS JUAREZ: "Quedé sorprendido por el gran ritmo que impuso Gastón. Por suerte para mí, él se pasó un poco en la frenada de la horquilla corta después de la recta principal y pude superarlo.

JORGE BESCHAM: "No largué muy bien, porque apareció una falla en el motor, que afortunadamente enseguida se solucionó. Sin embargo en la recta se me escapaba Garro y solo lo podía emparejar en los frenajes. Estaba como para ganar hasta que cerca del final, alguién me tocó de atrás y me sacó de pista, haciéndome perder algunos puestos. De todas maneras estoy satisfecho y espero que en Buenos Aires podamos también estar en la lucha por el primer puesto.

del epílogo, hubo un buen golpe de escena. Un toque retrasó a Bescham y en el desparramo también perdió una posición Garro ante un Tito Bessone que algo, sorpresivamente apareció al frente. Así llegó al final, pero su alegría duró lo que tardó el conocerse la pena de treinta segundos de recargo por haber cortado camino. **"No tenía otra alternativa"** sostuvo quien tras conformarse con un **"yo llegué primero en la pista"** prometió cobrarse revancha el 3 de diciembre en el Autódromo porteño.

ORDEN DE LARGADA

	Bessone-Bessone (h) 1m43s162/1000 Promedio: 113,673 km/h
Oltra-Bonanno 1m44s093	Pascualini-Arias 1m44s183
Viale-Daray 1m44s378	Perkins-Garro 1m44s405
Caldarella-Raies 1m44s444	Massey-Reulemann 1m44s726
Juarez-Bescham 1m45s036	Alzaga-Olmi 1m45s046
Ternengo-Maldonado 1m45s264	Marincovich-Mayorga 1m45s746
García Veiga-Galluzzi 1m45s829	Loeffel-Fernandino 1m45s862
Migliore-Zunino 1m46s494	Bordeu-Fangio 1m46s716
Casa-Del Río 1m48s502	

CARRERA DE LOS FAMOSOS

Automóvil Club La Rioja. Autódromo Ciudad de La Rioja. Circuito de 3.275 km. Dos series de 12 vueltas por sum de tiempos. Recorrido total: 78,6 km. 5-11-89

PRIMERA SERIE

Carlos Juárez, 20m57s619/1000 a 113,098 km/h (12 vueltas); Gastón Perkins, 20m58s899; Benedicto H. Caldarella, 21m02s783; Ernesto Bessone, 21m10s164; Juan Manuel Massei, 21m13s191; Carlos Marincovich, 21m27s307; José Migliore, 21m35s342; Juan Manuel Bordeu, 21m35s683; Jorge Ternengo, 21m36s193; Atilio Viale del Carril, 21m40s525; Miguel Angel Galluzzi, 21m47s865; Ricardo Bonanno, 22m30s342; Carlos Loeffel, 21m00s381 (11 vueltas); Eduardo Casá, 21m12s060. No clasificó: Rodolfo de Alzaga, 1 vuelta. No registró paso: Carlos Pascualini. Récord de vuelta: Perkins, en la séptima vuelta en 1m43s178/100 a 114,268 km/h.

SEGUNDA SERIE

Carlos Garro, 20m50s952/1000 a 117,365 km/h (12 vueltas), Francisco Mayorga, 20m51s645, Juan Manuel Fangio Jr., 20m53s853; Jorge Bescham, 20m55s191; Silvio Oltra, 20m55s500; Rubén Daray, 21m00s162; Carlos Reutemann/Carlos Menem, 21m10s163; Néstor García Veiga, 21m10s702; Guillermo Maldonado, 21m11s297; Esteban Fernandino, 21m11s760; Ricardo Zunino, 21m12s822; Ernesto Bessone (h), 21m20s543; Jorge O. Del Río, 21m43s577; Gabriel Raies, 21m40s. Récord de vuelta: Bessone (h) en la novena vuelta en 1m41s951/1000 a 115,643 km/h.

FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

POS.	Nº	PILOTOS	TIEMPO	VTAS.
1º	6	**Perkins-Garro**	**41m49s851**	**24**
2º	8	Juárez-Bescham	41m52s810	24
3º	16	Marincovich-Mayorga	41m18s952	24
4º	11	Massei-Reutemann/Menem	42m23s354	24
5º	9	Bordeu-Fangio	42m29s636	24
6º	12	Bessone-Bessone (h)	42m30s707	24
7º	4	Viale del Carril-Daray	42m40s687	24
8º	1	Ternengo-Maldonado	42m47s490	24
9º	15	Migliore-Zunino	42m48s164	24
10º	3	Galluzzi-García Veiga	42m58s567	24
11º	14	Bonanno-Oltra	43m25s842	24
12º	5	Loeffel-Fernandino	42m12s141	23
13º	17	Caldarella-G. Raies	42m43s177	23
14º	2	Casá-Del Río	42m55s637	23

No se clasificaron: Alzaga-Olmi, 2m27s295 (1 vuelta). **Promedio del ganador:** 112,740 km/h. **No registró paso:** Pascualini-Arias. **Nota**: Auto Nº 12 (Bessone-Bessone(h) recargado con 30 segundos.

Parque de la Ciudad

y

Subsecretaría de la Mujer y Solidaridad Social

auspician

Expo Super Autos

JEEP 4 x 4	JEEP
VANS	SAFARI
CAMIONES	PICK-UPS
MOTOS	ARENEROS
AUTOS ANTIGUOS	AUTOS REFORMADOS

MAS DE 150 SUPER AUTOS

DE EXPOSICION Y COMPETICION

Domingos 5 y 12 de noviembre de 13 a 22 hs.

en Av. Cruz y Escalada

Entrada con derecho a 30 juegos A 500.-

... y a las 20.30 hs. no te pierdas el magnífico

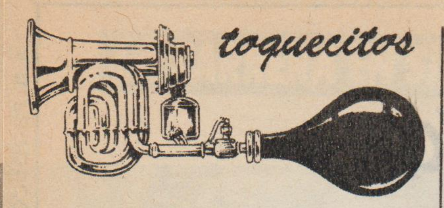
★★★ SHOW DE AGUAS MUSICALES ★★★



Lo recaudado será destinado a financiar PROGRAMAS DE SOLIDARIDAD SOCIAL



SECRETARIA DE CALIDAD DE VIDA



LAS MIL MILLAS SPORT YA ESTAN LANZADAS

En las elegantes instalaciones del Campo Municipal de Golf se llevó a cabo la última conferencia de prensa previa a la partida de las Mil Millas Sport que organiza el **Club de Automóviles Sport**. La prueba contará con el auspicio de la empresa petrolera ISAURA, de PATY, de Bodegas TRAPICHE y de COCA-COLA, y el próximo **15 de noviembre** verá cómo unos 130 automóviles sport partirán a cumplir los 1.600 kilómetros de carrera que trajinarán caminos de las provincias de Buenos Aires, Entre Ríos, Santa Fe y Córdoba.

Un dato interesante de esta prueba histórica es la participación del gran campeón **José Froilán González** en una **Ferrari** con el número cero en sus puertas, a quien, muy posiblemente, le baje la bandera el Presidente de la República, Dr. **Carlos S. Menem**.

El arquitecto **Lorenzo Barra (h)** -en la foto-, en su carácter de Presidente del club organizador, fue el encargado de informar a los presentes sobre la realización de la prueba y las últimas noticias de la misma.



BARCELO: 1º CON EL "MILOCHO"

Luego de la desclasificación en el **2º Rally del Oeste**, puntable por el Campeonato Bonaerense, de Carlos Odón, debido a anomalías técnicas en el carburador de su R-18, fue entonces ganador **Gonzalo Barceló**. El mencionado piloto porteño utilizó en tal oportunidad un **VW Gacel 1.8** que, de esta manera ganó entonces por primera vez una competencia automovilística.

MARCOLONGO A MONTECARLO

Oscar Marcolongo, ligado al ambiente automovilístico desde hace muchos años de diferente forma: como piloto, jefe de equipo, dirigente y últimamente contacto de Abarth en nuestro país, ha incorporado una nueva actividad en la que podrá aplicar su talento como organizador, además del conocimiento sobre carreras en general y rallies en particular. En efecto, Marcolongo organizó un "tour" para seguir en enero próximo el **Rally de Montecarlo**, primera competencia del torneo mundial 1990 y visitar varias fábricas tradicionales. Serán **16 días** entre el 14 y el 29 de enero. A grandes rasgos el programa será el siguiente: **14**, salida por Aerolíneas Argentinas; **15**, llegada a Milán; **16**, visita a Alfa Romeo; **17**, visita a Ferrari en Modena; **18**, visita al taller de Abarth-Lancia en Turín, donde se fabrican y preparan los autos campeones del mundo; **19**, San Remo; **20**, llegada a Montecarlo; **21**, superprime en Montecarlo; **22** al **26**, en Montecarlo, salidas diarias a ver la carrera en el sur de Francia; **27**, viaje a Milán, **28**, salida de Milán rumbo a Buenos Aires, donde se llegará el **29**. El precio por persona es de cerca de 2.900 dólares, los cuales pueden financiarse en 18 ó 24 cuotas. Para mayores informaciones, dirigirse a los TE **322-3228/7696 ó 394-4822/3215**.

el próximo fin de semana

T.C.2000, F.R.E. Y C.A.P. EN CORDOBA

El **Turismo Competición 2000**, la **Fórmula Renault Elf** y el **Club Argentino de Pilotos** cumplirán una nueva fecha de sus torneos '89. Ello será en el **Autódromo "Oscar Cabalén"**, ubicado en las inmediaciones de la ciudad de **Alta Gracia**, en Córdoba, cuya longitud es de **2.600 metros**. En el caso de las dos primeras categorías, cumplirán la décima presentación del año, mientras que los del C.A.P. irán por la octava competencia.

La organización estará a cargo del **Córdoba Automóvil Club**, y la actividad comenzará el **viernes**, oportunidad en que de 12 a 17:50 horas habrá entrenamientos para las tres categorías. El **sábado**, tras la verificación técnica y administrativa, que será en horario matinal, la actividad en pista comenzará a las 12 y se extenderá -al igual que el día anterior- hasta las 17:50. En ese lapso habrá entrenamientos y pruebas de clasificación, haciéndose de esta última dos tandas tanto para el T.C.2000 como para la F.R.E., mientras que el C.A.P. tendrá una sola sesión clasificatoria. El **domingo**, a las 9 horas se hará la Final Complementaria de la F.R.A., que se correrá sobre once vueltas (28,600 km.), y de allí los cinco primeros clasificados tendrán derecho a largar la prueba final. Posteriormente, entre las 9 y 10:50 habrá pruebas libres para las tres categorías, y a las 11:20 se largará la final de F.R.E. sobre veinticuatro vueltas (62,400 km.). A las 12 será la del C.A.P. sobre idéntico recorrido, cerrándose el programa con la competencia de T.C.2000 sobre treinta y nueve vueltas (101,400 km.) a las 12:45 horas. Estas tres finales serán televisadas en directo por la pantalla de ATC, en transmisión del equipo **"Campeones"**.

ANTECEDENTES

T.C.2000 - 5/7/87

P.C.: Bessone (h), 1m15s459/1000 a 124,041 km/h.
F.: Fernandino, 49m52s140/1000 a 118,871 km/h. (38 vtas.)
R.V.: Fernandino, 1m17s671/1000 a 120,509 km/h.

F.R.E. - 5/7/87

P.C.: Belloso, 1m08s190/1000 a 137,264 km/h.
F.: Mazzini, 23m18s077/1000 a 133,898 km/h (20 vtas.)
R.V.: Solmi, 1m09s091/1000 a 135,474 km/h.

C.A.P. - 20/12/87

Datsun: P.C.: Redolfi, 1m20s13/100 a 116,803 km/h.
F.: Musso, 32m24s38/100 a 115,533 km/h. (24 vtas.)
Nissan: P.C.: Zanatta, 1m19s02/100 a 118,444 km/h.
F.: Monguzzi, 31m52s89/100 a 117,435 km/h. (24 vtas.)
R.V.: Monguzzi, 1m19s03/100 a 118,436 km/h.

Ref.: **P.C.**, Pruebas de clasificación; **F.**, Final y **R.V.**, Récord de vuelta.

LAS PROXIMAS DE LA F.3

En una agitada y prolongada reunión (foto) llevada a cabo el sábado por la tarde en San Juan, después del último entrenamiento, la **Fórmula Tres Sudamericana** aplicó varias resoluciones con miras a este año y también al comienzo del próximo. Después de la carrera del 19 de noviembre en Tarumá, Porto Alegre, la caregoría se presentará en el flamante autódromo de **Curitiba** -la capital del estado de Paraná- el **3 de diciembre**. La última prueba del torneo sería el **17** de ese mismo mes en **Buenos Aires**, siempre y cuando el Autódromo porteño esté habilitado y en condiciones satisfactorias para que corra la categoría. Las alternativas de esa fecha serían **Brasilia** y **Goiania**, en ese orden.

En función de 1990 se resolvió que se correrán doce pruebas, ocho en Brasil, tres en Argentina y una en Chile. En principio se pensaba iniciar el torneo el **1º de abril**, aunque por entonces no se tenía en cuenta la alternativa presentada horas después por el promotor chileno, **Gustavo León**, para hacer una carrera en un trazado callejero en el mes de **febrero** en **Viña del Mar**.

25 HORAS DE JESUS MARIA

Con epicentro en la ciudad cordobesa de Jesús María, se llevará a cabo el **24 y 25/11** próximos, una competencia de rally que, en este caso, tendrá Coeficiente 1 por el **Campeonato Nacional** de la especialidad. La prueba será a través de dos etapas, en la primera de las cuales habrá cuatro pruebas clasificatorias, y en la restante ocho. Gran interés despertó esta realización de la **Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally**, que al decir de los entendidos muestra características más duras que la edición anterior llevada a cabo en Villa Carlos Paz. En próximas ediciones ampliaremos.

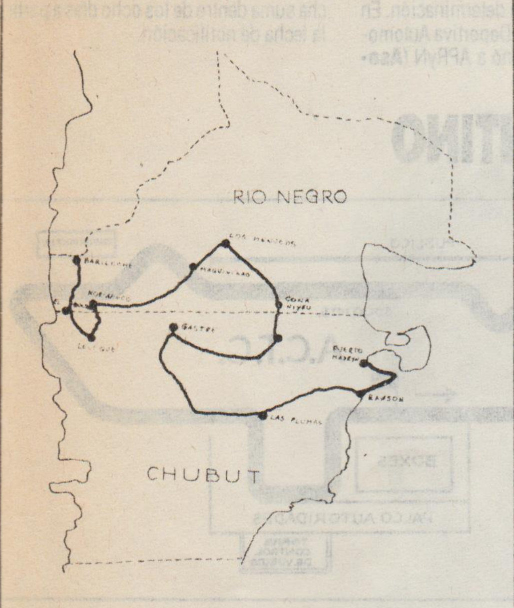
LA A.P.T.C.2000 INFORMA

La próxima competencia de T.C.2000 que se disputará en el "Oscar Cabalén", en Córdoba, llevará la denominación "Copa 70º Aniversario Revista El Gráfico", y aprovechando la ocasión se llevará a cabo en esa provincia mediterránea la entrega de premios correspondientes a la temporada pasada, ceremonia que tendrá lugar el viernes previo a la competencia.

Además, la Comisión Directiva de la A.P.T.C.2000 resolvió elevar una nota a la Subcomisión Técnica de la C.D.A., a fin de pedirle su colaboración para las pruebas de elementos de carga aerodinámica (alerones) que tendrán lugar el próximo 13/11 en el Autódromo "Oscar Cabalén". Por último, tras confirmar las fechas de las dos últimas competencias de la especialidad, que tendrán lugar el **26/11** en **Nueve de Julio** y el **10/12** en **Mendoza**, se envió una nota a la C.D.A. en la que se detalla la nómina de los actuales integrantes del Comité Asesor Permanente de la A.P.T.C.2000, integrado por Oreste Berta y Rubén Benavídez (Renault), Carlos Akel y José M. Herceg (Ford), Jackie Forrest Greene y Osvaldo Antelo (Fiat), Heriberto Pronello y José Fortunato (Peugeot), y Eduardo Feijóo y Enrique Torriani (Volkswagen).

EL RECORRIDO DEL TRANSPATAGONICO

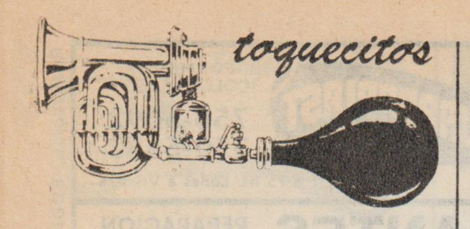
Continúa avanzando la organización de la cuarta edición del **Safari Transpatagónico**, la cual se llevará a cabo **entre el 24 de febrero y el 3 de marzo de 1990**. Esta prueba, reservada a vehículos todo-terreno y motos equivalentes, ya que se ha transformado en un verdadero clásico de la actividad de los 4x4. La competencia '90, planificada como siempre por su



"alma mater" **Tito Neira**, será la más extensa y constará de algo más de 2.000 kilómetros divididos en seis etapas de unos 350 kilómetros cada una. Se iniciará en **San Carlos de Bariloche y pasará por El Bolsón, Ñorquinco, Maquinchao, los Menucos, se pasará por la meseta de Somoncurá, Conaniyeu, Telsen, Gan-Gan, Gastre, se cruzarán las sierras de Taquetrén, Las Plumas, Rawson (Playa Unión) y desde allí, por la playa, hasta Puerto Madryn**. Hasta el momento, los "pre-inscriptos" son treinta y dos motos y más de sesenta autos (pick ups, areneros y jeeps), entre los que se cuentan procedentes de Uruguay, Chile, Mendoza, Viedma, Mar del Plata, Bariloche, Tucumán, Rosario, Santa Cruz, Córdoba, San Rafael y Tres Arroyos. Para mayor información, dirigirse a Beruti 360, Tres Arroyos (CP 7500), TE 0983-22243.

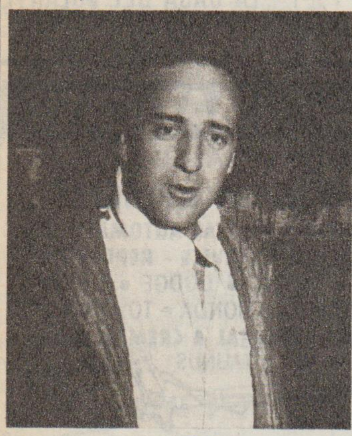
EL FUTURO DE FRIEDRICH

Ya lo anticipó en la nota de la carrera de San Juan el propio piloto: **"En el '90 estaré corriendo en los Estados Unidos"**. Eso fue sólo el anticipo de una declaración más amplia de Friedrich, que por razones elementales de espacio no brindamos en ese momento, y agregó: **"Ya probé un March-Buick de la fórmula ARS en el circuito californiano de Willow Springs. Ese auto es del equipo del neocelandés Alistair McNeill. Los resultados para mí fueron buenos, como experiencia, pero no tenemos referencias de otros pilotos en forma individual, ya que ése no es un circuito habitual de pruebas; sólo tenemos las de las carreras. En realidad, la idea cuando salí de Brasil, era probar en Laguna Seca, pero éste estaba ocupado en pruebas privadas el día que yo fui. Ahora sé que el costo de una temporada completa es de 350.000 dólares, lo cual significa no sólo que es mucho más accesible que la 'Fórmula Indy', sino que es un paso mucho más corto para pasar de la Fórmula Tres. Si no se da esta alternativa, es posible que haga una prueba con un Fórmula Tres en Italia, con un chasis Reynard y un motor Alfa Romeo. De cualquier manera** -concluyó Leonel- **no tengo nada definido en relación con el '90; lo que es casi concreto es que dejo la '3 Sudamericana', pero no tengo ningún compromiso contraído al día de hoy con equipo o categoría alguna"**.



ACCIDENTE FATAL

El pasado jueves 2/11, mientras se dirigía a Labolaye, su lugar de residencia, **Gerardo Risatti** (26-11-59), miembro de una familia de raigambre automovilística (su abuelo



y su padre corrieron en T.C. y su hermano lo hace en la F-3 Sudamericana), sufrió un accidente en la ruta 7, a la altura de Junín, en el que perdió la vida, mientras que su esposa, quien lo acompañaba en el vehículo, resultó ilesa. Desde estas líneas, vaya el sincero pésame a toda la familia Risatti.

FE DE ERRATAS

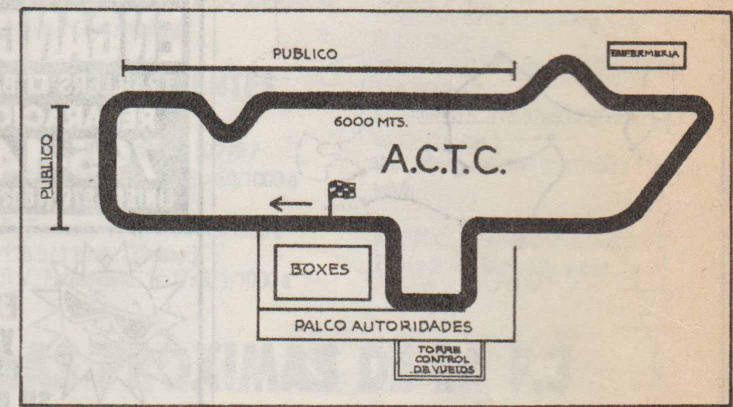
Toda la tranquilidad de carácter que habitualmente muestra **Miguel Tillous**, fotógrafo y divo de CORSA, quedó desmentida en una reciente actitud suya en contra de su colega y compañero Juano Fernández. ¿Qué hizo?... Simplemente, desafió a Juano a un lance caballeresco para -según Tillous- lavar la afrenta del bueno de Juano, que apareció arrogándose la autoría de la hermosa foto del **VW Gacel** de la **lámina central** del número 1.217 de CORSA, cuando en realidad la toma había sido lograda por el "Gnomo" Tillous. La fecha del duelo no quedó aún determinada, puesto que Tillous se limitó a arrojar el guante y enviar los padrinos, quienes al cierre de esta edición parlamentaban con Juano Fernández. ¿Tanto lío por una foto?...

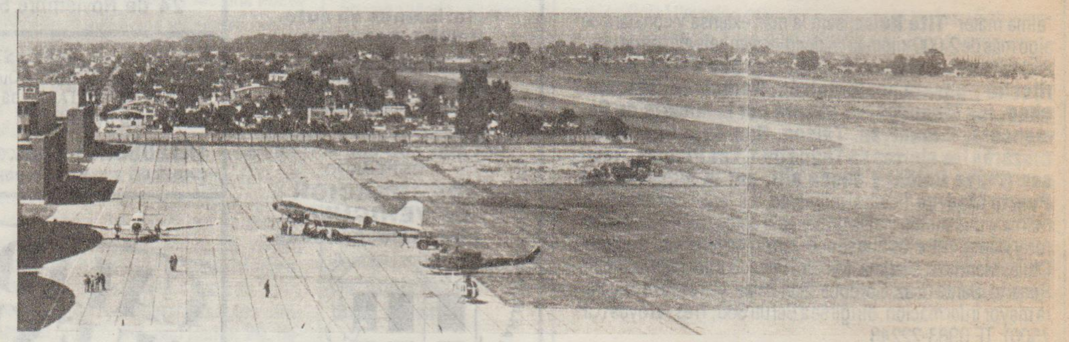
MANO DURA EN LA C.D.A.

Finalmente, la **Comisión Deportiva Automovilística** aplicó drásticas sanciones a varios pilotos de **Turismo**, luego de comprobarse que algunos autos mostraron anomalías en su combustible en ocasión de las pruebas de clasificación que la categoría disputara el pasado **2/9** en el Autódromo de **Buenos Aires**. Sobre la base de un informe de la Subcomisión de Penalidades, a **Mario Serravalle** se le impuso **un año de suspensión**; **Merched Abdala** fue castigado con **seis meses** de inhabilitación; **Ricardo Albertengo, cuatro meses**, y **Jorge González** y **Pablo Rafú, dos meses**. En el caso de Serravalle se comprobó que la nafta tenía 100,5 RON; Albertengo, 99,3; González, 99,1; Abdala, 98,7 y Rafú, 96,5 RON, aclarándose que el límite máximo que estableció la C.D.A. es de **96 RON**, y que en lo que hace a la diversificación en las penas, para las mismas se tomó en cuenta la gravedad de las sanciones anteriores de esos pilotos, quienes por otra parte podrán apelar esta determinación. En otro orden, la Comisión Deportiva Automovilística también sancionó a APRyN (**Asociación de Pilotos de Rally y Navegantes**), en **A 200.000** por los términos lesivos de **Miguel Torrás**, Presidente de esa institución, hacia el Presidente del Automóvil Club Argentino, objetando el proceder de la Comisión Deportiva Automovilística y del doctor **Horacio Rivarola**, su Presidente, agregándose que en la ocasión Torrás no actuó a título personal sino en representación de APRyN, la que deberá oblar dicha suma dentro de los ocho días a partir de la fecha de notificación.

EL "SILVERSTONE" ARGENTINO

Las autoridades de la **Asociación Corredores Turismo Carretera** están trabajando activamente, en forma conjunta con representantes del Gobierno de la provincia de Buenos Aires y de la Fuerza Aérea, para poner en condiciones un escenario construido sobre las pistas principal y auxiliar del Aeródromo de Morón (al igual , por ejemplo, que el circuito de Silverstone, en Inglaterra...).
El trazado tendrá una extensión de **seis mil metros** y contará con **tres chicanas**, de las cuales dos serán hechas con "paquetes" de neumáticos y la restante será natural. CORSA tuvo el privilegio de ser uno de los contadísimos medios que ya estuvieron en el lugar, y adelantamos a nuestros lectores





El fotomontaje permite ver una panorámica del trazado, con el sector para los boxes sobre la izquierda y parte de la pista en el costado opuesto

que la largada será frente a la zona de boxes, ubicados en un gran playón situado a la izquierda de la torre de control. La recta principal tiene cuarenta y cinco metros de ancho, y su tramo más largo ofrece mil ochocientos metros.
Tal como lo muestra el plano adjunto, el público podrá ubicarse solamente en la recta opuesta y en otra mucho más chica que enlaza la primera y las segunda curvas. Ningún otro sector le será habilitado. Como se sabe, la competencia se llevará a cabo el **19/11**, y el jueves previo a esa fecha los trabajos estarán listos, según manifestaran **Máximo Senópoli** y **Héctor Ríos**, de la A.C.T.C., quienes cuentan con máquinas y personal de Vialidad Provincial. El nexo entre la institución teceísta y la Fuerza Aérea es el Mayor **Aurelio José Buzzoni**, del INAC (Instituto Nacional de Aviación Civil), quien gentilmente nos permitió conocer las instalaciones de este nuevo trazado en el que el Turismo Carretera disputará la penúltima fecha del torneo '89.

EN RECUERDO DE JULIO SALUSSO Y WALTER PESCI

El pasado sábado 21/10 se descubrió una **placa recordatoria** en memoria de **Julio Salusso** y de **Walter Pesci** quienes, como se sabe, perdieron la vida en un accidente automovilístico junto a Fernando Stella y Alejandro Konicoff, cuando regresaban a Córdoba luego de disputar la última Vuelta de la Manzana.
El lugar del emplazamiento del monolito es en la largada de un PC tradicional: el que



transcurre entre Villa Carlos Paz y Cavalango. Al acto asistieron amigos, representantes de entidades deportivas y familiares, y en el transcurso del mismo **Miguel Torrás** habló en nombre de los pilotos, mientras que el párroco **Carlos Marella** bendijo la placa. Para esta obra, realizada por gente de Carlos Paz, se contó con la aprobación de **Carlos Felpetto**, Intendente de dicha ciudad, y del Honorable Concejo Deliberante, los que aprobaron en forma unánime el pedido. Además, se destacó el hecho de que ese día se cumplían dieciseis años del fallecimiento de Nasif Estéfano. En la foto podemos ver a la esposa de Salusso y a padres y hermanos de Pesci en el momento de descubrir la placa, destacando que la bandera que la cubría fue prestada por Atilio Capovila y perteneció a Luis Ramaciotti, destacado dirigente cordobés.

el piloto y el hombre

NORBERTO GIANRE, GANADOR CON FIAT DUNA EN RALLY, Y UNA DE LAS FIGURAS EN ASCENSO DE LA CATEGORIA

Por Eladio A. Falcón y Eduardo E. Neira



En nuestra actividad hay famas hechas rápidamente. Un piloto puede merecer casi de inmediato, luego de que sale a la palestra, los motes de **"alocado"**, **"demasiado conservador"**, **"rompeautos"**, **"cocinamotores"**, o tantos otros. Para este cordobés que se llama Norberto Gianre, no fue muy difícil ganarse el apelativo de "espectacular", puesto que su tipo de manejo, el cual hoy luce sobre un Fiat Duna SCV Grupo A, abunda en derrapes, en motores a alto régimen contínuo y en frenajes al límite. Desde su debut a nivel nacional, ocurrido en el Rally 24 Horas de 1986, donde se presentó con un Fiat 147 CL5 blanco rápidamente armado para la ocasión, el público lo adoptó como uno de sus preferidos debido a la notable función que "El pelado", como cariñosamente se lo conoce en el ambinete, protagonizaba. En esta temporada, su notoriedad aumentó aún más, no sólo porque repitió por tercera vez consecutiva una increíble performance en el Rally de la Argentina, sino también porque luchando de igual a igual venció en la Clase Dos en el Rally Concepción del Uruguay, Entre Rios, una prueba hiperveloz que vio como dominadores a dos Fiat Duna, el suyo y el de Mario Stillo, otro que le apostó a ese modelo, dejado de lado por otros pilotos de primer nivel. Norberto tiene un taller mecánico en la esquina de Aguado y Saravia, en el barrio General Bustos, en la misma ciudad de Córdoba, a tan sólo un centenar de metros del famoso club de básquetbol Atenas.

"Papá estuvo durante varios años directamente ligado al automovilismo como acompañante de Beliti sobre un Torino de Anexo J a fines de la década del sesenta. Después dejó la actividad, pero indudablemente, esa semilla siempre quedó en la familia".

En 1976 comenzó a frecuentar las competencias de la Clase A zonal cordobesa, donde, por ejemplo, despuntaba el vicio Martín Christie, quien posteriormente se afirmaría como navegante profesional. Tres años después debutó con un Renault Gordini con preparación propia sobre el asfalto del autódromo "Oscar Cabalén". Terminó séptimo

PURO TEMPERAMENTO

Arriba: Norberto en su taller de Córdoba. El mismo prepara casi todo su auto. ***Página opuesta:*** *momentos antes de largar un prime en Concepción del Uruguay, junto a otro Duna: el de Stillo.*

Eso es lo que habitualmente demuestra este cordobés cuando está sobre un auto de carrera. Desde sus inicios en Fiat 600 hasta su "consagración" sobre un auto de la Clase Dos, pasando por sus recordados éxitos en el Grupo B en los tres últimos rallies de Argentina.


MARIO STILLO A+
YPF



1



3

1: Con su actual Duna saltando en La Cumbre, rally donde las virtudes de su auto salieron a la luz en la lucha con Torrás. Un vado lo privó de seguir luchando por la victoria. 2. Con este Supereuropa corrió -y ganó- en el último rally de Argentina. Pertenecía a Enrique Hintermeister y "El pelado" lo manejó como él sabe: espectacularmente. 3. Asistiendo con el 147 de tantos éxitos en el Gran Premio del '88, cuando una biela voladora cortó su carrera al campeonato.



2

y en el '79 disputó otras tres pruebas pero la categoría no era muy competitiva. En la temporada siguiente cambió de marca: **"Con un Fiat 600 que preparaba junto a mi padre, gané mi primera carrera en Río Cuarto, en la cuarta presentación con ese modelo. Además, tuve primeros puestos en Villa María, Villa Mercedes y La Rioja".**

Varios años se mantuvo en esa división, obteniendo dos subcampeonatos detrás de Rodolfo Nizzo, en tiempos en que también competían Veglia y Salazar. En el '84, de trece carreras ganó once, siendo el lógico campeón. Las dos restantes fueron un segundo lugar y un abandono. También el '85 fue una temporada pródiga, mientras que en el '86, aunque corrió nada más que medio campeonato, perdió el título por tan solo un punto.

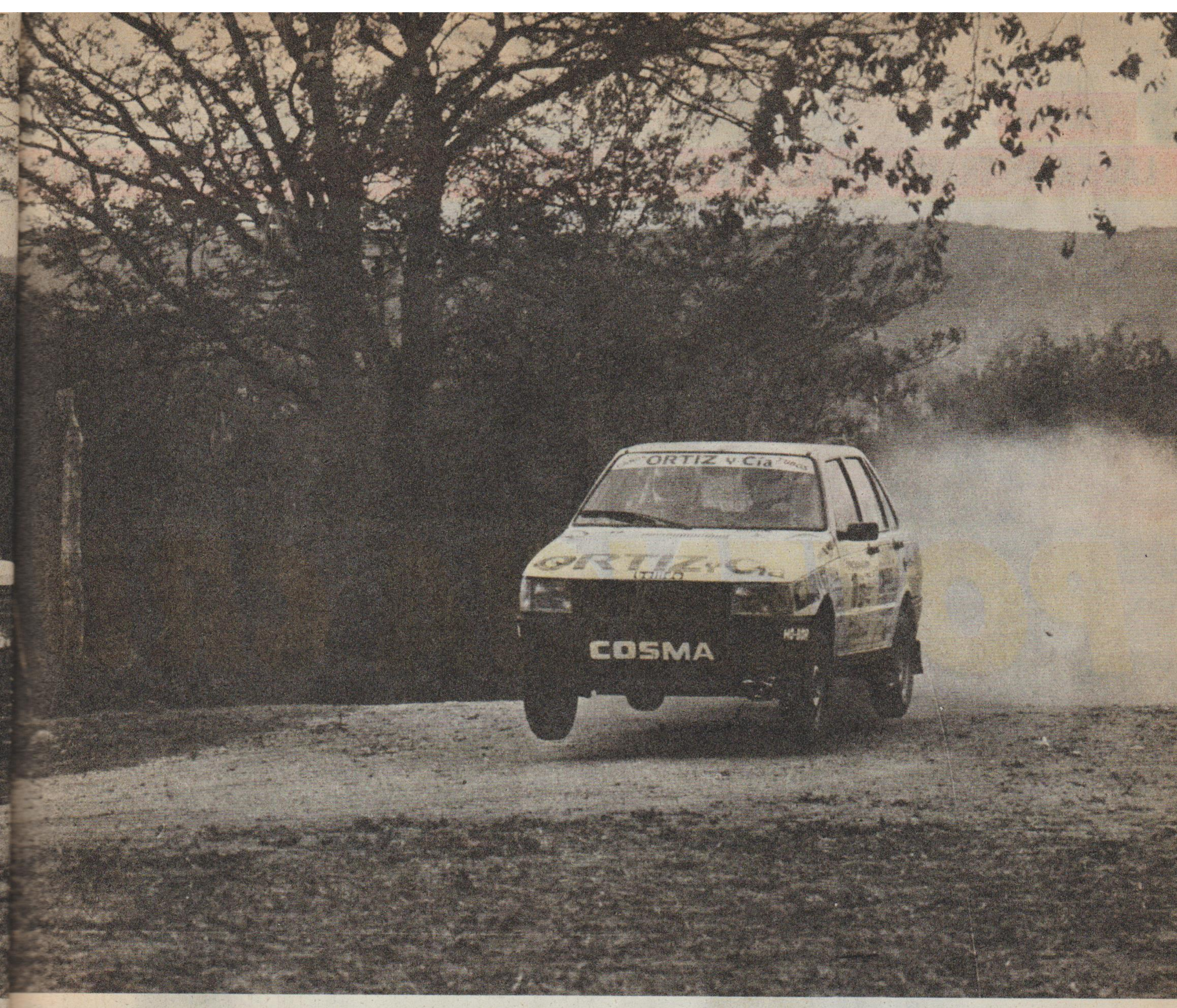
"En realidad tendría que haber ascendido de categoría mucho antes. Pero era absolutamente imposible. No tenía el dinero suficiente para hacerlo. Finalmente logramos armar un Fiat 147 y equiparlo con tapa de cilindros y un árbol de levas de Luis Cosma. El no tenía por entonces buenos resultados en la clase menor y cuando debuté tampoco mi auto estaba perfectamente listo. Elegimos esta división porque era la progresión lógica, proviniendo de la A zonal, aunque sabíamos que era muy competitiva".

En un primer rally zonal, en Río Ceballos, las cosas anduvieron bien. El año siguiente comenzó auspiciosamente, ganando en Villa Allende, mientras Luis seguía experimentando con los motores Así resume Gianre sus intervenciones de 1987: **"En Villa Dolores nos faltó potencia. En La Rioja volqué en San Pedro, al norte de la provincia. En el Día de la Bandera se fundió el motor. En el mundial le pusimos un motor 1.300 al auto, porque no sabíamos qué hacer mientras Cosma trabajaba con los impulsores 1.100. A San Luis fuimos con un motor nuevo, aunque subsistían ciertos problemas con las válvulas. En el Tuyú abandoné por el barro que había. En las 24 Horas por un problema en la dirección, caí del primer puesto al tercero, a dos minutos del puntero. En el Gran Premio perdí la oportunidad de ganar cuando estaba tercero detrás de Konikoff y Grasso, y se quemó la junta de la tapa de cilindros de mi auto".**

La familia Gianre recuerda gratamente cuando Norberto corrió y ganó dos "minirallies" realizados simultáneamente a cuarenta kilómetros uno de otro. **"En La Falda corrí los superprimes de la fiesta de APRYN con mi Fiat 147 y gané. Mientras, mi padre verificaba en Río Ceballos con el Fiat 128 d
Drudi, con el que también gané. Realmer
te era un espectáculo cruzando el Cuadrc
do con toda la familia sobre el auto particu
lar, incluyendo a mi hija Estefanía".**

En 1988 quiso correr la Clase Dos, pero l
fue imposible. Otra vez el dinero, o mejor d
cho, la falta de él, definió su estadía en la d
visión menor. Así fue su campeonato: **"En L
Manzana me encajé en la tierra, termin
segundo pero me desclasificaron porque e
volante motor pesaba 50 gramos meno
por un error de rectificación. En el Día de l
Bandera se rompió el filtro de aceite y pos
teriormente el motor. Para el mundial, nue
vamente saqué el 1.100 y puse el 1.300, ga
nando otra vez el Grupo B, Clase 10. Lueg
gané en la primera de Concepción del Uru
guay, Pagos del Tuyú, Villa Mercedes, De
an Funes y las 24 horas. Tenía que gana
también el Gran Premio del ACA en Mar de
Plata para lograr el campeonato, y en es
estaba hasta que se voló una biela. Nunc
supimos por qué lo hizo. De todas manera
decidimos que había llegado el moment
de subir" a la Clase Dos. Compramos el cas
co del Duna y empezamos a armarlo".**

La presente temporada se convirtió en e
año del cambio; el ascenso a la Clase Do
con un desafío de por medio; el desarroll



de un auto nuevo sin mayores antecedentes en el plano deportivo; el Fiat Duna. Así, este joven piloto cordobés encaró un año de trabajo no sin pocas expectativas.

—¿Por qué elegiste el Duna?

—Me gustó el auto en su totalidad, tiene un manejo similar al Fiat 147 -con el que yo tenía más experiencia-, un poco menos de peso total y el mismo motor de Fiat Regatta que ya Luis Cosma tenía convenientemente desarrollado. Por otra parte sabía que debería mejorar las suspensiones y los amortiguadores pero, eso era algo que no me preocupaba demasiado.

—¿Cuáles son los puntos coincidentes en el manejo del 147 y el Duna?

—Seguramente la razón está en las suspensiones y en el ancho de la trocha pero, lo que hace las diferencias son los 50 H.P. más que uno tiene disponibles entre uno y otro auto.

—¿Cómo fue evolucionando el desarrollo del auto a lo largo del año?

—Debutamos en el Rally de Río Tercero y casi sin probar, porque lo habíamos terminado dos días antes de la carrera, y nos fue bastante bien. Veníamos terceros y un problema menor nos retrasó, cuando se nos salió una rueda. Seguimos en carrera pero con el solo objetivo de probarlo, como para ir encontrándole los defectos. Después de eso nos fuimos a Santiago del Estero y participamos en una competencia por el Campeonato Zonal y ganamos. A continuación, corrimos en Bariloche, donde estábamos segundos y la pinchadura de un neumático nos retrasó un puesto. En la siguiente competencia, La Rioja, estaba segundo, al término de la primera etapa pero no entregamos el auto en parque cerrado porque en la recorrida de ruta chocamos con Carlos Menem (h) y yo resulté el más perjudicado con un golpe en la frente que me dejó fuera de carrera, antes de empezar. Fuimos a General Roca para la Vuelta de la Manzana y en el segundo P.C. rompimos dos amortiguadores, seguí igual pero rompí todo el auto. Terminé sexto la primera etapa pero, ya no tenía posibilidades de reparar todo lo que había roto, para el día siguiente. Un vado me retrasó en el Rally de la Cumbre cuando creo que venía primero en la general y en definitiva terminé segundo detrás de Torrás. En la última de Concepción del Uruguay, me pasó de todo, antes y durante la carrera. Antes de entregar el auto en parque cerrado, se me pinchó la tapa de cilindros, después se me quemó la junta y llegué cinco minutos antes del plazo. En carrera se me salió un cable de bujía, rompí un amortiguador, pero así y todo ganamos. Después de esa última rotura pusimos otros amortiguadores que me hicieron especialmente y creo que pudimos solucionar el inconveniente.

—¿Qué fue lo más importante, para vos, este año?

—Casi todo, el desarrollo de un auto nuevo, los resultados que logramos y principalmente el haber ganado mi clase en el Rally de Argentina. Corrimos con el Fiat SE 1500 que nos facilitó Enrique Hintermeister y ganamos de punta a punta. (N. de la R.: Se ubicó undécimo en la clasificación general y fue el ganador de la Clase 10, Grupo B).

—¿Quienes se encargan del trabajo sobre el auto de carrera?

—Lo hacemos nosotros completamente, los fierros son de Luis Cosma y mi papá, Atilio Gianre, se encarga del armado. De los frenos se ocupa Osorio, y todo lo demás lo hacemos aquí mismo en mi taller.

Norberto no lo comenta, pero es uno de los pocos pilotos que habiéndose destacado en la clase menor, ascendió a la intermedia logrando éxitos y una performance en ascenso. Su reciente victoria, primera nacional en esta división, así lo demuestra.

LAS CAJAS TRANSVERSALES DE CAMBIOS RESULTARON UN ARGUMENTO GANADO

POTENCIA CRU



Producción: Silvia R. Arias
Fotos: Néstor Palmetti

...DEN LA FORMULA UNO '89

...ZADA

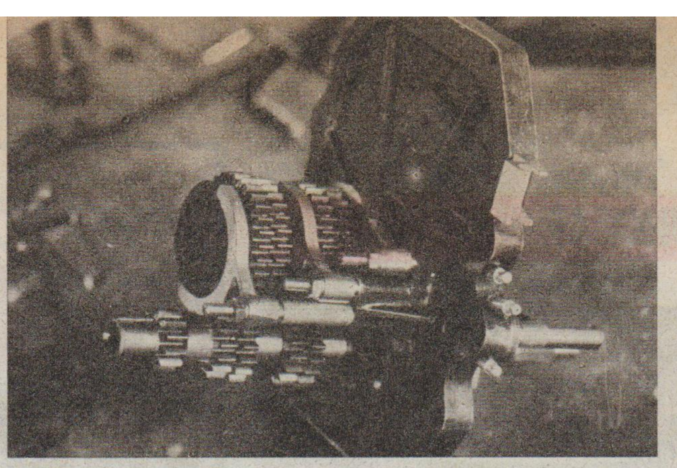


1. Los inconvenientes de la caja longitudinal en cuanto al remate trasero, quedan solucionados, como se ve en este nuevo Benetton, con un espacio al suelo que permite una limpia salida de aire. 2. El Dallara, con caja longitudinal, muestra el remate trasero que no existe en los usuarios de la transversal . 3. El diseño transversal del Arrows.

Uno de los argumentos del año en la Fórmula Uno es la caja de cambios, que en los primeros meses de la temporada se convirtió en el componente más comentado de las carreras de la categoría. Gracias a la caja semiautomática introducida por Ferrari, y también al redescubrimiento de la caja de cambios transversal en oposición a aquella más común y difundida: la longitudinal.

Pero, ¿qué quieren decir estos dos términos? ¿Por qué McLaren, Lola-Lamborghini, Arrows y Williams decidieron montar en sus autos la caja transversal? ¿Qué ventajas ofrece?

La reencontrada ventaja de la caja de cambios nace de una necesidad precisa: explotar mejor los (relativamente) pocos caballos del motor aspirado. Antes, en la época del turbo, era más sensato concentrar cada esfuerzo en el motor porque los incrementos de potencia que se podían obtener con los impulsores sobrealimentados, eran tales que sólo con el motor se hacía la diferencia. Los aspirados de 3.500 cm3 ahora liberaron la situación: entre un motor bueno y uno poco potente, hay, como máximo, 40/50 caballos de diferencia, mientras que en la época del turbo, ella podía fácilmente ser el doble o el triple. He aquí por qué se transformó en algo importante "poner en tierra" a los caballos. Por eso, también, vuelve la caja de cambios como tema de actualidad, o mejor dicho todos aquellos componentes genéricamente indicados bajo el nombre de "transmisión" (caja de cambios, diferencial, embrague, juntas, semiejes), que tienen la tarea de transmitir los giros del cigüeñal a las ruedas.



Izquierda: *Interior de una caja Hewland de Fórmula Uno. Se ven claramente sus engranajes y el eje principal.* **Abajo:** *La Ferrari "T" diseñada por Forghieri fue dominadora de la temporada 1975, usando una caja transversal (cuya T le daba el nombre). En la toma, liderando el GP de Francia, el cual ganaría.*



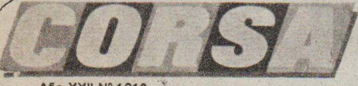
Hasta 1987 todos adoptaban la caja longitudinal, así llamada porque sus ejes, con todos los engranajes de las marchas, estaban ubicados longitudinalmente respecto al auto; pero como para mover las ruedas hay dos semiejes que rotan transversalmente respecto al eje del automóvil, para transformar el movimiento de longitudinal a transversal, se pensó en dos engranajes particulares: la tan conocida cupla cónica.

La caja longitudinal, hasta ahora, tiene un solo inconveniente: sobresalía más allá de las ruedas traseras, y en consecuencia empeoraba la distribución de los pesos del auto. Este año, sin embargo, Cosworth comenzó a vender a todas las escuderías que usaban sus motores de 8 cilindros, la versión renovada, con la sigla DFR, utilizada el año pasado solamente por el equipo Benetton. Este es un motor más potente (unos 600 CV contra los 575 del anterior DFZ), y levemente más compacto. Pero, sobre todo, es más bajo: una ventaja para la aerodinamia del coche, pero una desventaja para la caja de cambios. El cigüeñal del Ford DFR está 25 mm. más abajo que el viejo, por lo cual, montando la tradicional caja de cambios Hewland longitudinal que casi todos los equipos adoptaron, los proyectistas se encontraron con dos inconvenientes: primero, que la caja longitudinal, además de sobresalir en la parte trasera, es tan baja que obliga en el remate trasero a un nuevo realce para envolverlo. Y además, siendo las gomas llevadas a la misma altura, mientras los ejes de transmisión primarios y secundarios se encuentran más abajo, los semiejes que unen la caja-puente a las ruedas tienen una inclinación siempre mayor.

El saliente debajo de la cola en los actuales Fórmula Uno empeora notablemente el efecto suelo del auto: la inclinación particular del remate trasero está calculada para mejorar la extracción del aire que pasa por debajo y restituirle parte del aquel efecto suelo que el fondo plano había quitado. Es obvio que un saliente notable como la del bloque de la caja empeorará el conjunto. La inclinación acentuada de los semiejes, en cambio, puede facilitar su rotura bajo esfuerzo. Así, quienes pudieron permitírselo, recuperaron la caja transversal que se hizo popular en los años '70 cuando Mauro Forghieri la introdujo en la Ferrari T, y que la marca de Maranello conservó hasta 1986, antes de volver a la longitudinal.

La caja transversal, como lo indica su nombre, tiene la característica de tener los elementos de la caja de cambios (y de los respectivos ejes) que rotan transversalmente respecto a los ejes del auto, es decir en el mismo sentido y dirección de los semiejes y de las ruedas. La inversión al ángulo de la rotación viene hecha con un par de engranajes de más que comportan una ligera absorción de potencia suplementaria.

Pero las ventajas de la caja transversal



Año XXII Nº 1218
Del 7/11 al 13/11 de 1989
Avda Belgrano 1580 -4º p. (CP. 1093) Cap. Fed.
Télex: 22630 RYELA-AR
Tel. 37-6443 - 38-2136 - 37-8003

Director Editorial: Jorge A. Augé Bacqué

Director: Oscar Daniel Fittipaldi
Secretario General de Redacción: Eduardo Enrique Neira

Secretario de Redacción: Oscar Alberto Izzo.

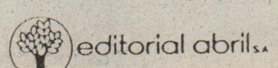
Diagramación: Eduardo César González (**Jefe de Area**), Enrique Giovanetti (**Diagramador**).

Secretaria: María Delia Cedrés de Mango.

Colaboradores: Carlos R. Neira, Ronald Hansen, Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg, Miguel A. Sebastián, Marcelo D. García Lobelos y Anselmo P. Chiappe.

En el exterior: Franco Lini y Giorgio Piola (F-1), Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay), Héctor Cademartori (EE.UU.) y Néstor Palmetti (Europa).

Servicios Editoriales
Fotografía: Armando Piro (Jefe), Enrico Carra (Coordinador), A. Calascione (Producciones Especiales), E. Bianco, G. Cantón, P. M. Algañaraz y Carlos Campos (Fotógrafos Especiales).
Servicios Exteriores: Marilú Olguín (Jefa)
Archivo: Francisco Forcinitti (Jefe).



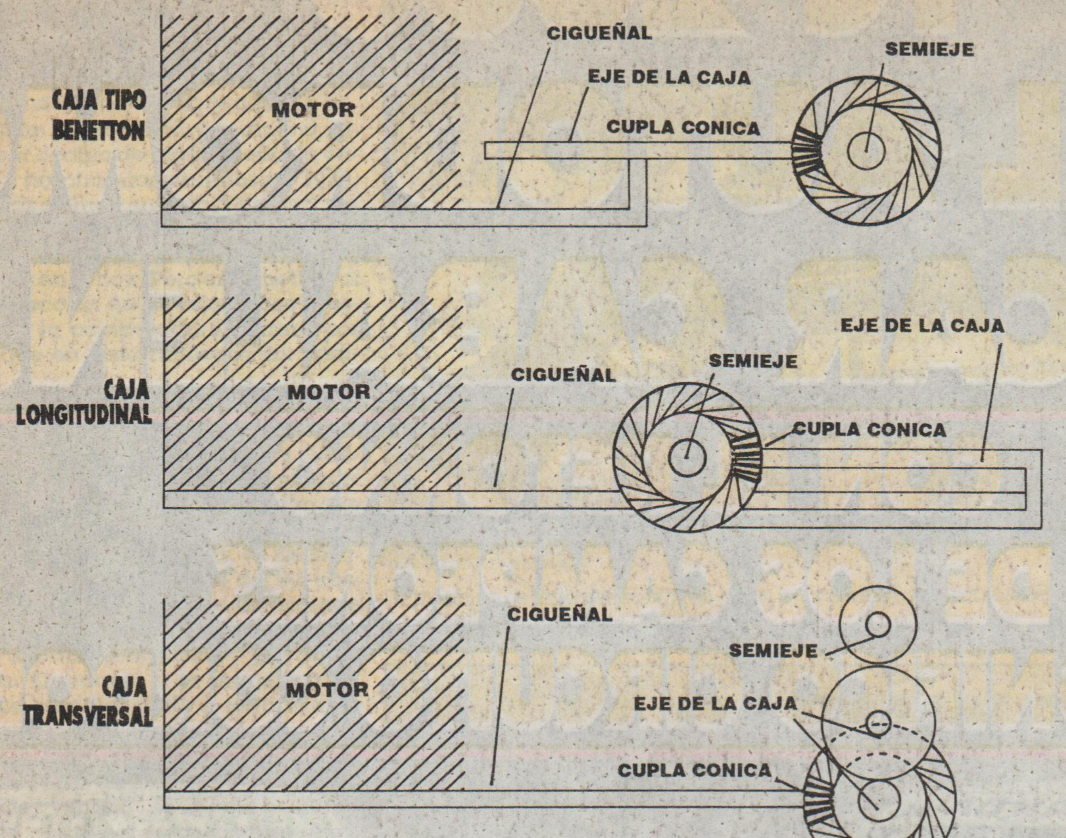
Director Editorial: Jorge A. Augé Bacqué
Directora de Coordinación: Estela Herszberg

Departamento Comercial: Héctor S. Bustos (Adjunto Gerencia Comercial); Rodolfo Eusebio (Jefe de Tráfico), Rubén Concetti (Jefe de Medios).

ABRIL COMERCIAL S.A.
Gerente General
Jorge A. Augé Bacqué

Area Industrial
Avd. Roca 4410 (1602) - Florida (Prov. de Buenos Aires)
Tel. 760-5543

TRES SOLUCIONES DIFERENTES



La caja "invertida" de Benetton, que intenta unir las ventajas de la longitudinal y la transversal, tiene la particularidad de tener los ejes del cambio sin sobresalir más allá de los semiejes.

En este sistema, la cupla cónica es la encargada de transformar el movimiento de longitudinal a transversal. Pero queda siempre el saliente más allá de las ruedas traseras, aunque Ford trabajó en este sentido.

Gracias a esta solución, las ventajas del efecto suelo, que por el remate de la caja longitudinal se ve perjudicado, vuelven a ser evidentes, y permite además semiejes horizontales.

fueron evidentemente consideradas superiores a las desventajas por parte de Williams (que la adoptó en 1988) y Arrows, McLaren y Lola-Lamborghini, que la usan este año. Ventajas mecánicas y aerodinámicas: permiten tener semiejes a mayor altura, y por lo tanto perfectamente horizontales (y menos propensos a roturas); falta de saliente en el remate, y como consecuencia ningún disturbio en el efecto suelo; posibilidad, especialmente con los motores más largos (como el 10 cilindros de Honda o el 12 de Lamborghini), de llevar más cerca el peso del bloque de la caja al centro del auto.

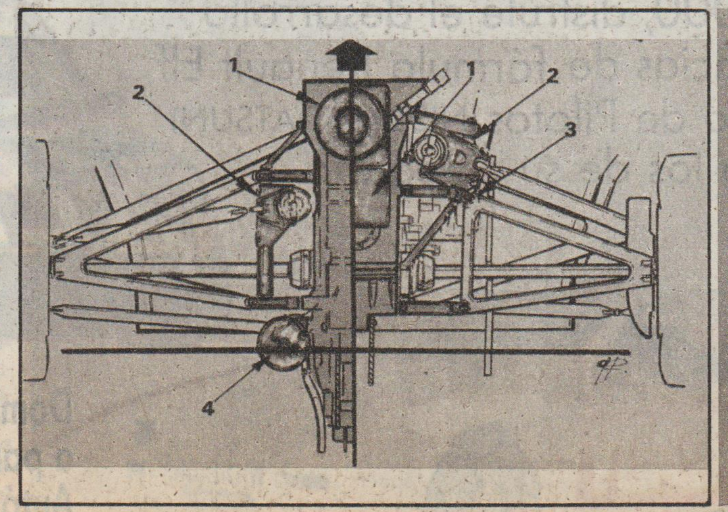
DIFERENTES SOLUCIONES

Están también los que adoptaron el camino intermedio: Benetton pensó en unir las ventajas de las cajas longitudinal y transversal, construyendo una caja "invertida". Los ejes de la misma, en vez de estar después del diferencial, están montados sobre éste, inmediatamente después del motor, es decir también antes de los ejes de las ruedas. Es por esto que la caja no sobresale los semiejes, y éstos, gracias a un par de engranajes más, trabajan sin inclinación, como en la solución transversal. Sin embargo, la transmisión Benetton tiene la desventaja de este par de engranajes que podría provocar una leve absorción de potencia, no obstante lo cual parece que los 7 u 8 caballos perdidos vienen, según los técnicos del equipo, ampliamente contrabalanceados de ventajas.

La Sra. Weismann, que lidera junto a su

CAJA DE SEIS VELOCIDADES

A pesar de la elección de relaciones importante, el equipo McLaren, deseando disponer de la cupla y el régimen óptimo para cada curva, fue conducido a modificar por primera vez la FG400, a fin de ubicar seis relaciones. Sin cambiar el aspecto exterior, se colocó una sexta velocidad. La astucia consistía en transformar la marcha atrás con su piñón orredizo en una primera. La marcha atrás fue entonces vuelta a poner atrás del porta-rulemán, y la bomba de aceite, en el cárter principal. Para la marcha atrás, fue diseñada otra pequeña horquilla, siempre conectada por el mismo dedo de selector. Todo el conjunto estaba cerrado atrás por una tapa cubierta de magnesio fundido que soportaba el filtro de aceite, también diseñado por McLaren. Más tarde, Hewland produjo su propia caja de seis velocidades, basada en el dibujo de McLaren, pero la bomba de aceite y la marcha atrás estaban ubicadas en un cárter detrás del porta-rulemán. En las dos cajas, la grilla de selección es idéntica, con excepción de la marcha atrás. Los piñones están trabajados a paso recto y sus tolerancias son muy variables. La confiabilidad depende del armado.



El esquema de Giorgio Piola muestra, a la izquierda, la vieja caja longitudinal de tres ejes del McLaren MP4/5, y a la derecha la transversal, más corta, que debutó en Monza, en la que todo el peso está contenido antes del eje de las ruedas posteriores (1), la suspensión posterior (2), el selector de las marchas (3) y un tanque recuperador (4).

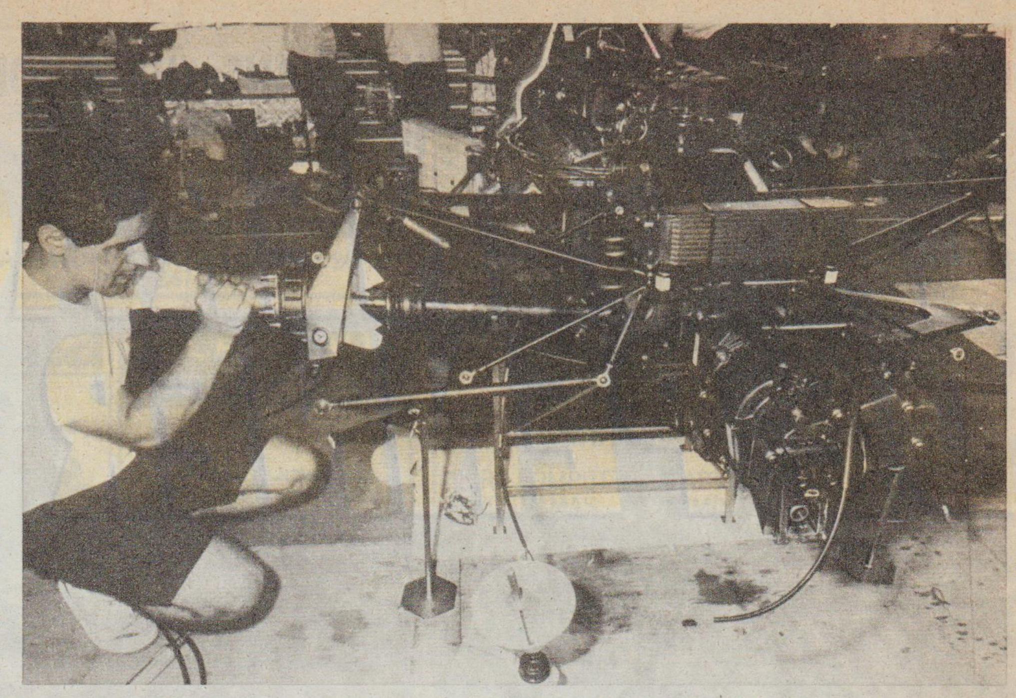


marido Peter Weismann la fábrica inglesa del mismo nombre que proyecta y construye cajas de cambio para autos de competición desde hace más de 20 años, con victorias en Le Mans y con el Ford MK2 y 4, y el Brabham-BMW de 1985/86, explica: **"En Benetton quieren obtener todas las ventajas manteniendo la caja longitudinal, y realizaron así un proyecto muy complejo, invirtiendo, por decirlo de algún modo, la caja. También nosotros construimos en 1975, para los autos de Indy, una caja similar, pero la abandonamos porque no se podían cambiar con facilidad, y en poco tiempo, las relaciones en el box. Pero en Benetton dicen que la elección de las relaciones la establecen con la computadora carrera por carrera, y que en pista no necesitan cambiarlas...".**

Weismann explica también las ventajas de la caja transversal: **"Son dos los motivos que importan en esta caja: una es la distribución de los pesos, y el otro las exigencias aerodinámicas. Con la reglamentación que prevé la pedalera retrasada con respecto al eje de las ruedas delanteras, es necesario repartir el peso en esa parte del eje posterior: si la caja de cambios es demasiado larga y sobresale más allá de este eje, el delantero se acorta demasiado y pierde en adherencia. En cuanto a la aerodinamia, una caja de cambios corta y reducida no interrumpe el remate posterior inferior del auto, y por lo tanto aumenta el efecto suelo. Pensamos que la solución que mejor concede estas ventajas es la caja transversal: permite mantener el peso entre el eje posterior también a los que adoptan los motores V12, como en el caso de la caja Lamborghini proyectada por Forghieri. Además, permite colocar el motor mucho más bajo, bajando así el centro de gravedad del auto".**

La caja transversal de Weismann que McLaren probó en ensayos privados y que llevó al éxito por primera vez en el Grand Prix británico, es un proyecto que fue desarrollado paralelamente al de la caja longitudinal, el que fue preferido por Gordon Murray para toda la temporada pasada: era fiable y ganadora, no había motivos para cambiarla, pero el diseñador sudafricano cree mucho en las bondades de la caja transversal, y por ello siguió trabajando en la misma. En cuanto a la relación Weismann-McLaren, la señora es muy clara: **"Y... no es fácil. Son muy exigentes y tercos. Murray es, sin dudas, el técnico con el que trabajamos mejor: a él le enviamos siempre nuestros diseños, y Dave North los adapta a los autos, a menudo imponiéndoles notables modificaciones. Muchas veces sucede que, con algunos cambios, la caja funciona de modo extraño. Pero si nosotros la proyectamos de otra manera, ¿qué culpa tenemos?".**

En lo que respecta a otro equipo con una solución diferente, March utiliza la caja longitudinal, pero con los engranajes delante del eje en vez de detrás de él. **Adrian Newey**, director técnico de la escuadra, ha dicho: **"Tenemos dudas acerca de la construcción de una caja de cambios transversal, porque queremos que los engranajes estén delante del eje para mejorar la distribución de los pesos y la aerodinamia del auto".**



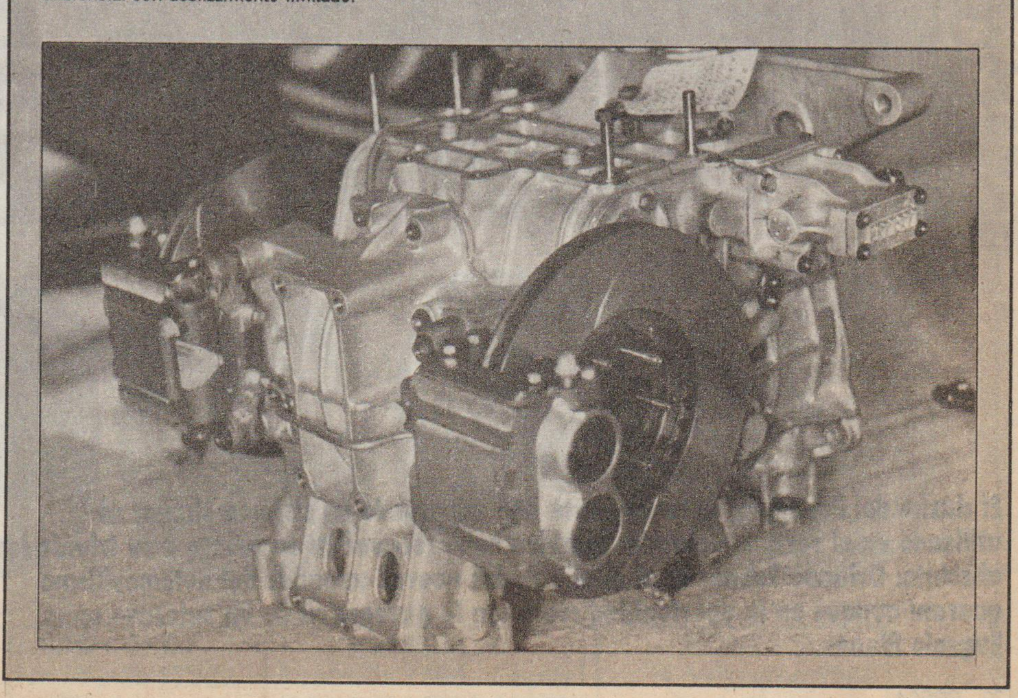
Un mecánico de Brabham trabaja en boxes y nos permite apreciar el saliente de la caja longitudinal, que va más allá de los semiejes posteriores.

LAS FERRARI "T"

La transmisión **Ferrari** era una solución única, diseñada en su origen para acercar las masas hacia el centro de gravedad. Es la razón por la cual era tan corta. Era, sin embargo, ancha, lo que no resultaba el mejor medio para mejorar el potencial del efecto suelo. Cuando el tipo de auto comienza por una "T", eso significa que la caja de velocidades era transversal, aunque esta caja fue utilizada también por los 126C turbo. Comparada con la caja Hewland FGA, la caja de Ferrari (foto) era más pesada y parecía mucho más complicada. Su dibujo y realización eran, sin embargo, dignos de la tradición Ferrari y sus pilotos no escatimaban elogios sobre su comportamiento.

La apariencia de esta caja era la de un carter cúbico, que poseía ciertamente una extrema rigidez. La campana de embrague era parte de la caja propiamente dicha, y recibía los diferentes accesorios, tales como el cilindro de embrague, radiador de aceite, arranque (cuando Ferrari lo utilizaba todavía) y naturalmente los puntos de sujeción de las suspensiones y del alerón. La disposición de los árboles y de los piñones se acercaba a los de un auto de turismo con tracción delantera, salvo que en lugar de recibir la potencia directa del cigüeñal, en la caja Ferrari el movimiento del motor era transmitido por vía del cigüeñal, a un árbol de entrada que poseía un piñon cónico a 90° en el interior de la caja, de manera que la transmisión giraba al 70% del régimen del motor.

La caja era de 5 marchas de avance y una marcha atrás. La mayor parte de los piñones tenían paso recto y giraban sobre rulemanes de aguja. Como la caja Hewland, una leva era utilizada para conectar dos relaciones diferentes. El piñón de primera era integral con su árbol, y no podía ser cambiado. El tanque de aceite estaba incorporado al cárter principal, conectado por el eje. La cupla final se componía de piñones de paso recto, y de la cupla cónica, así como de un diferencial con deslizamiento limitado.



XVIº TRANS-CHACO CON EL TRIUNFO DE LA SANG

LA GENERACION DE PENNER

El clásico del Paraguay se renovó este año adoptando un sistema similar al utilizado en el resto del mundo. También hubo renovación en cuanto a su triunfador absoluto: Orlando Penner es el adalid de las nuevas camadas del automovilismo guaraní aunque en la oportunidad contó con la navegación de un veterano como Eugenio Planás.

REVIGAL.

EN LAS MEJORES CASAS DEL RAMO
Es otro producto
de la línea Revigal S.A.
empresa lider
en la estética
integral del automóvil

VOLTAIRE 61 (1832) LOMAS DE ZAMORA Tel. 245-3317
Télex 22067 CALOM/AR

BASTA DE ROBOS



SISTEMA INCORPORADO

MICRO COMPUTER	ALARMA ANTIASALTO
5 PROGRAMAS	ILUMINACION DISUASIVA
CONTROL REMOTO	CONTROL TOTAL DEL VEHICULO

federal's S.R.L.
Av. PERON 2209/11 - SAN FERNANDO Tel. 744-0339
En Capital: Av. Córdoba 4131 Tel.: 86-8962

Donde termina el camino



WARN empieza.

LOFANO E HIJO S.A.
Yrigoyen 2011 - Ciudadela
Tel. 653-7480 / 2223 - Exposición
zona centro Uruguay 827 - Capital Federal

POLARIZADO con Polar Car

5 BUENAS RAZONES PARA OBTENER 5 GRANDES VENTAJAS
- EXCELENTE CALIDAD
- FILM QUE NO SE RAYA
- TODOS LOS COLORES
- MEJOR PRECIO
- TRABAJOS GARANTIZADOS

EXIJA POLAR-CAR
Y NO SE ARREPENTIRA

AV. JUAN B. JUSTO 3289
ESQUINA HONORIO PUEYRREDON
854-5926

Ferrea
RACING COMPONENTS

STOCK DE REPUESTOS, ELEMENTOS
DE SEGURIDAD Y ACCESORIOS
PARA TODAS LAS CATEGORIAS

Tenemos disponible los últimos avances en tecnología que se usan en las competencias automovilísticas en EE.UU., Europa y Japón.

Tato Ferrea atenderá su consulta personalmente

5095 NE 12 Ave. - Ft. Lauderdale, FL 33334
TEL.: (305) 491-4445 FAX: (305) 491-4493

En BUENOS AIRES dirigirse a:

Acoyte 915, Piso 6 "C" (CP 1405) Capital
TELEFONO: 982-5685

AUTOPARTES



infinito
SRL

REPUESTOS - CHAPERIO
CRISTALES - TAPIZADOS
RECAMBIOS GENERALES
USADOS Y NUEVOS CON GARANTIA
AUTOS - PICK-UP Y CAMIONES

BOUCHARD 50 (Alt. Hipólito Yrigoyen 2700)
LANUS OESTE TEL 241-8026
MONTEVERDE 4184 (Alt. Hipólito Yrigoyen 15.600)
BURZACO - TEL.: 299-4583/5652

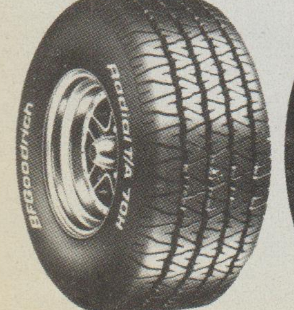


EL FRANCES
LINEA COMPLETA
MEHARI
DISTRIBUIDOR
REPUESTOS
ACCESORIOS
CITROEN IES

ENVIOS AL INTERIOR

SERRANO 1452/60
1414 BUENOS AIRES
TEL. 72-9024

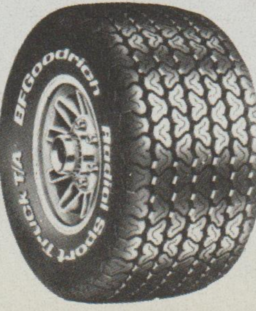
BFGoodrich
LIDER MUNDIAL EN NEUMATICOS
TODO TERRENO Y ALTA VELOCIDAD



EURO RADIAL T/A 70



RADIAL COMP T/A



RADIAL SPORT TRUCK T/A



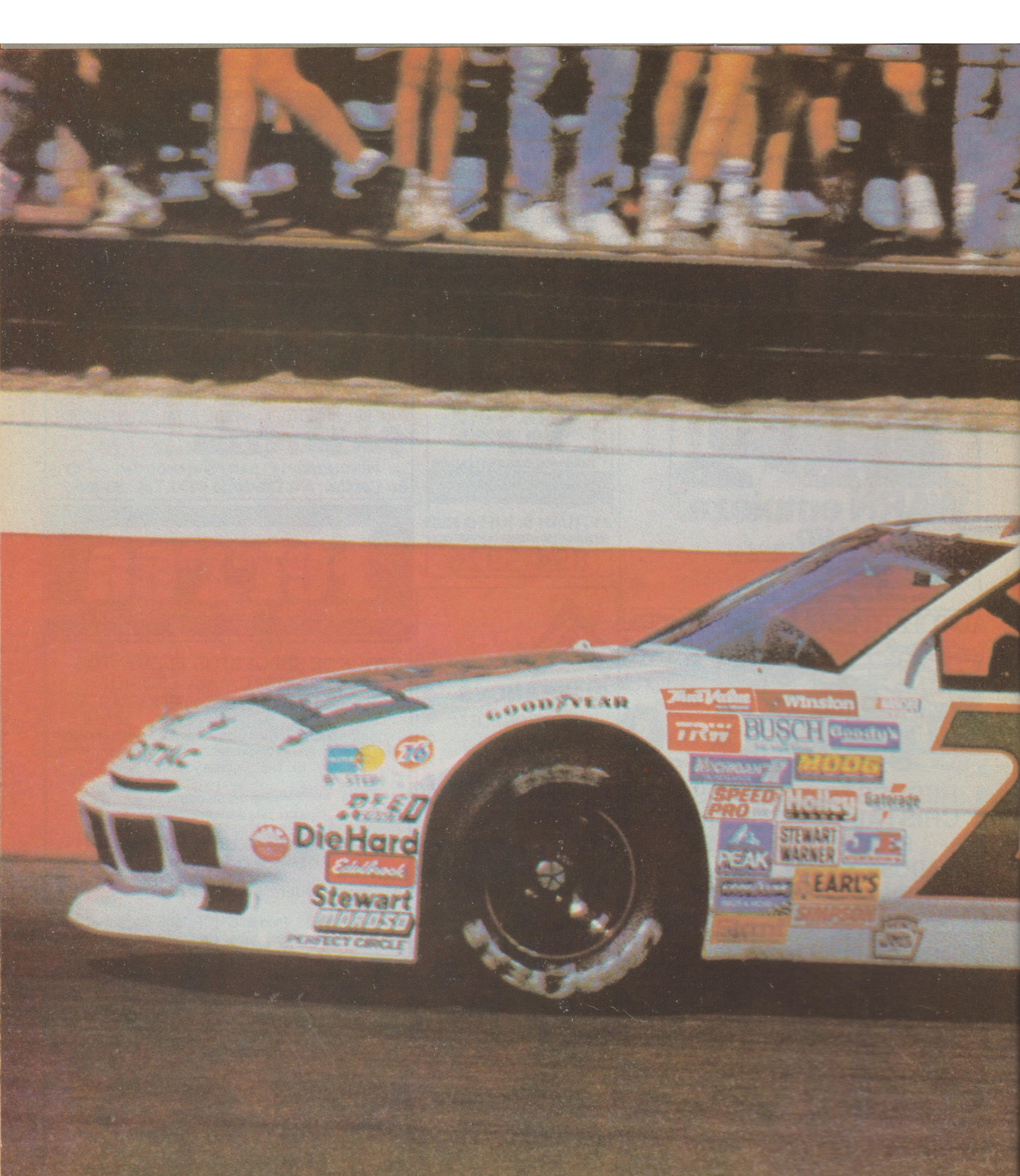
RADIAL ALL-TERRAIN T/A



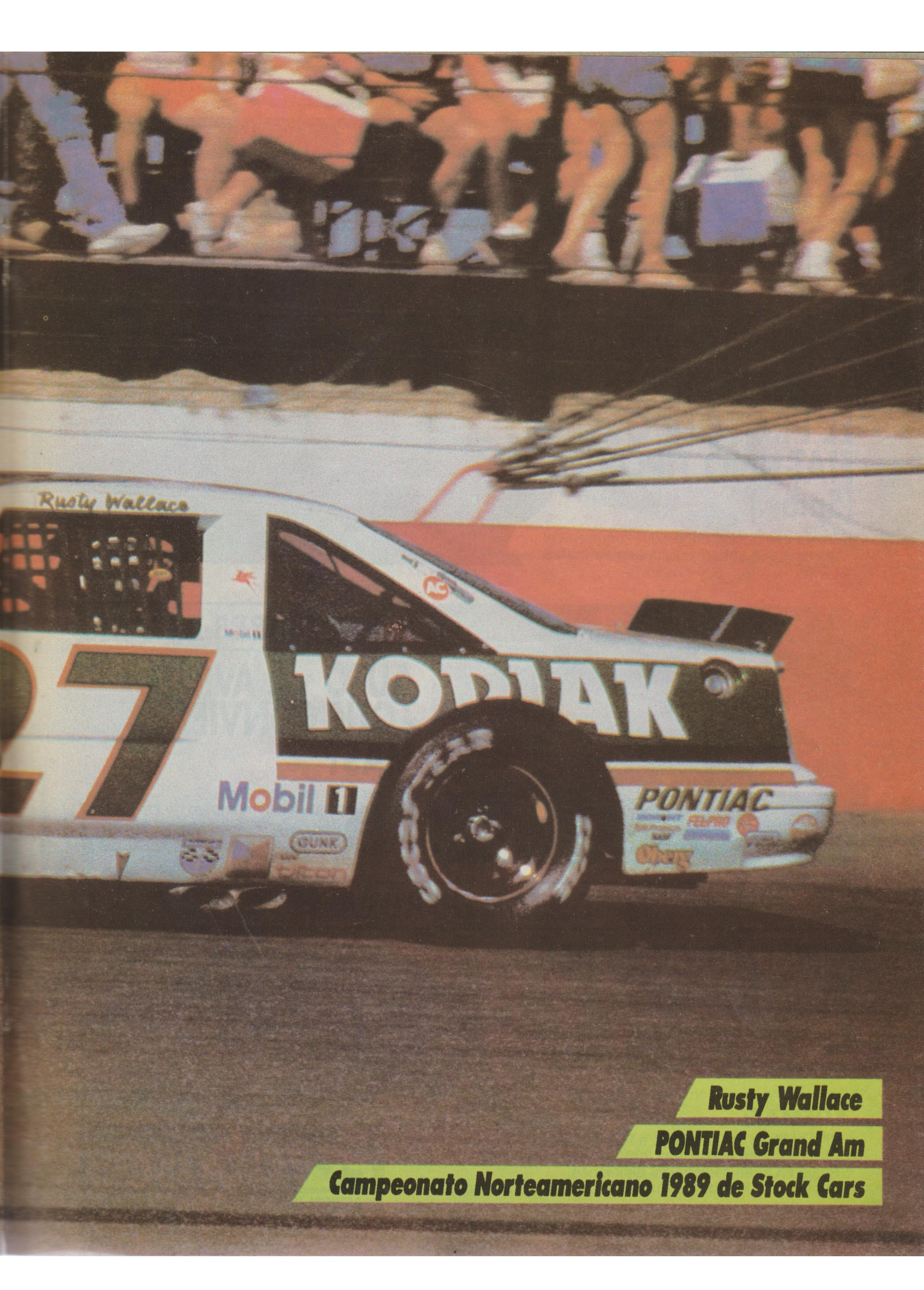
RADIAL MUD-TERRAIN T/A

NEUMAWARNES	GUIDO LOPEZ	NEUMASUR	MONZA SUR
Warnes 899 Capital	Av. Rivadavia 17332 Morón	Australia 1160 - Capital 28-1017 / 0556 / 0993	H. Yrigoyen 9336 L. de Zamora

Blasco & Asociados 40-7746



Colección
CORSA



Rusty Wallace

PONTIAC Grand Am

Campeonato Norteamericano 1989 de Stock Cars

Parabrisas

PRIMICIA EXCLUSIVA

MANEJAMOS EL PROTOTIPO FIAT-UNO TIPO 1,6 (5ptas.)



Primera evaluación del producto que Sevel Argentina presentará al mercado en marzo de 1990



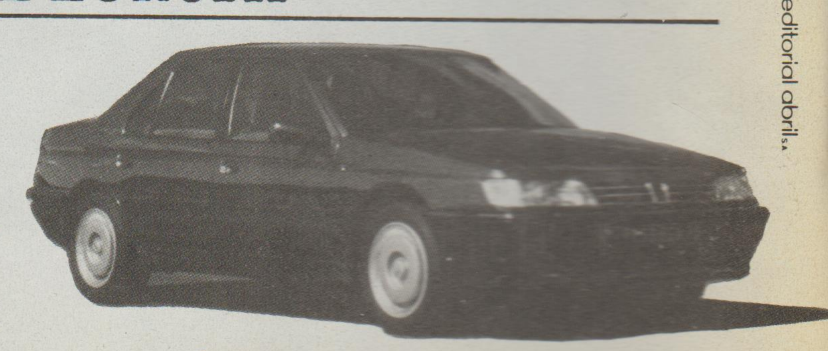
BUENOS AIRES-ROSARIO

AUTO vs. AVION. ¿QUE CONVIENE MAS?

Entérese del resultado final.
Casi un empate en tiempo pero ¿y los costos?

DESDE EUROPA

PRESENTACION DEL PEUGEOT-605



Representante de la casa francesa en la gama alta y más competitiva de Europa a nivel confort, prestaciones y equipamientos.

ADEMAS:

- Elija el "Auto del '89" junto a Parabrisas.
- Clásicos: Mercedes-Benz 300 SL "Ala de Gaviota"
- Peaje en rutas nacionales. Opiniones.
- Suplemento "Todos los Autos del Mundo" (VI Entrega)



Es una publicación de editorial abril s.a.

Fotos e informe de Carlos A. Pozzi Montaña



Foto mayor: *Clásico y árido panorama del Chaco paraguayo en época seca. El VW Gol "mil seis" de Penner-Planás fue ganador en la dura competencia. Segunda vez consecutiva para este modelo.* **Foto superior:** *abajo, los hermanos Oscar y Carlos Sandovol, sextos al final. Arriba, su preparador Hugo Sanabria.* **Foto inferior:** *El Toyota Corolla de Smith-Masi fue ganador en su clase. En la toma girando en la clasificación.*

Transcurrió una edición más de la carrera que es el acontecimiento deportivo más importante del calendario paraguayo, más allá aún del automovilismo. Por cuatro jornadas, como todas las primaveras desde 1971 —con los paréntesis de los años de suspensión— el país guaraní vibra con la fiebre del rally, que tiene largos



prolegómenos en los preparativos y más largos aún ecos, en las remembranzas de lo anecdótico sucedido durante su disputa por lo que alguna vez fue "el infierno verde" y que cada vez con más fuerza se agrega al Paraguay de la producción y el trabajo: el Chaco.

Esta edición fue de las polvorientas. Desde mucho antes de la largada no llovía en el gran territorio selvoso que se extiene hasta Bolivia al Oeste del río Paraguay. Apenas 21 de los 97 autos que comenzaron la prueba en la clasificación del autódromo Ara-Tiri pudieron completar el recorrido de casi 2500 Kms de los cuales la mitad fueron de velocidad pura. Este año, la gran innovación fue la adopción del sistema de "primes" para las pruebas especiales desdeñando el hasta entonces utilizado de tiempos impuestos en el que se penalizaban los atrasos y adelantos.

En el resultado deportivo también hubo revolución, tanto que el ganador absoluto **Orlando Penner Duerksen** de 26 años, nativo de Filadelfia, una de las colonias menonitas del corazón del Chaco Boreal, es de la generación de pilotos que no conocieron desde adentro aquellas primeras y éticas ediciones donde se forjaron tantos nombres y famas, como por ejemplo las de **Juan Car-**



2



3

...os Calvo y **Héctor El Negro Rizzo**, dos auténticos símbolos de este rally.

Penner fue elaborando con un VW Gol 1.6 su triunfo desde casi el inicio, si excluímos la circunstancia de que otro auto similar, el de los hermanos **Eduardo y Héctor Elizeche,** había ganado el superprimer asunceño y con ello el privilegio de abrir el camino en la etapa inicial.

Gerardo Planás y **Miguel Ferrara** fueron segundos en la general con un poderoso Toyota 16 válvulas de tracción integral, perdiendo la oportunidad de luchar por el trofeo mayor en la segunda etapa, terceros fueron los Elizeche con otro Gol, anteponién-



1. El argentino radicado en Paraguay, "Batería" Barros, navegado por Signorino se mantuvo fiel a la marca y corrió con este Peugeot 309 GTI. ***2.*** *Dos uruguayos: César Reyes y Carlos Servián. También utilizaron VW Gol 1,6, aunque abandonaron en la segunda etapa.* ***3.*** *En Paraguay hay fierros de este tiempo: un Lancia Delta HF Integrale, conducido por Raúl Cubas y Miguel Farías.* ***4.*** *En el circuito, delante el veterano Subaru GLF 1.6 de Méndez-Acevedo seguido por el Datsun 160 J de Galindo-Cuevas.* ***5.*** *Los hermanos Elizache —de Asunción— fueron terceros en la general con este VW Gol.* ***6.*** *Otro auto importante: el Toyota Celica GT-4 de Planás-Ferrara. Lograron el segundo puesto en la general.* **4**

5



Largaron más de treinta Volkswagen "Fusca" 1600; éste, el de los hermanos Agustín y Fernando Avila fue el único que cumplió con todo el recorrido. Abajo, el veterano "Cocho" Voldovinos con el viejo 504 saluda en las cercanías de Cruce Demattei.

dose a Galanti-Monges con otro Toyota. Entre los autos notables, debe mencionarse el Lancia Integrale Grupo N de **Raúl Cubas Grau-Miguel Farías**, el Peugeot 309 GTI del argentino **"Batería"** y el Alfa Romeo 33 de **Sever Brizuela**; sólo aquel llegó a la meta. Entre el grupo de los que corren con autos sin homologación Codasur (los numeración de la centena del 400) prevaleció el debutante en este rally **Daniel Smith-Martín Masi** con un Toyota Corolla.

Otra vez con la finalización del TransChaco llega el silencio a la selva del occidente paraguayo. El paréntesis se abre hasta la próxima primavera cuando las fieras de acero comiencen a rugir de nuevo en sus picadas.



CLASIFICACION GENERAL FINAL

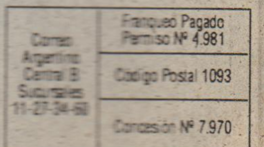
XVI TRANSCHACO RALLY - Touring y Automóvil Club Paraguayo - Tres etapas - Válido por el Campeonato Sudamericano - 12 PP.CC. con 1.204,37 Km más 1.277,64 Km. de enlaces; total: 2,482,01 Km - 28 de setiembre al 1º de octubre de 1989.

Pos.	Nº	Piloto-Navegante	Marca	Tiempo
1º	**201**	**Orlando Penner-Eugenio Planás**	**VW Gol 1600**	**11h11m10s**
2º	**310**	**Gerardo Planás-Miguel Ferrara**	**Toyota Celica GT-4**	**11h36m58s**
3º	244	Eduardo Elizeche-Héctor Elizeche	VW Gol 1600	12h15m12s
4º	322	Marco Galanti-Mario Monges	Toyola Celica	13h05m27s
5º	203	Jonás Samaniego-Luis A. Panza	Toyola Twin-Cam	13h09m41s
6º	232	Oscar Sandoval-Carlos Sandoval	VW Gol 1600	14h15m04s
7º	306	Nelson Sanabria-Jorge Cruz	VW Gol 1800	14h26m50s
8º	**417**	**Daniel Smith-Martín Masi**	**Toyota Corolla**	**14h35h30s**
9º	207	Jorge Urunaga-Luis Vielman	Toyota Twin-Cam	15h45m35s
10º	444	Carlos Valdovino-Luis Yaryes	Peugeot 504	15h51m37s
11º	211	José C Grillón-Edmundo Rolón	VW Gol 1600	15h52m07s
12º	313	Raúl Cubas-Miguel Farías	Lancia Delta HF	16h04m01s
13º	204	Fco. Caballero-Damián Vera	VW Gol 1600	16h22m20s
14º	402	Alvaro Méndez-Rubén Acevedo	Subaru 1600	16h33m48s
15º	222	Manuel Sarquis-Luis A. Sarquis	VW Gol 1600	16h40m53s
16º	219	Miguel Monzón-Fernando Belmont	VW Voyage 1600	18h17m30s
17º	308	Agustín Avila-Fernando Avila	VW Fusca 1600	19h11m30s
18º	411	Buby Luthold-Gerty Weiler	Peugeot 505 TI	19h22m09s
19º	415	Omar Venzano-Nicolás R. Díaz	Toyota Corolla	20h30m30s
20º	218	José González-Guillermo González	VW Gol 1600	21h13m19s
21º	414	Emilio Cubas-Angel Arrellaga	Subaru 1300 DL	23h30m12s

Promedio del ganador general: 107,666 Km/hora

Revista CORSA Nº 1218. Director: Oscar Daniel Fittipaldi. Copyright 1989 por Editorial Abril S.A., Avda Belgrano 1580 - 4º piso (C.P. 1093) Capital Federal. Tel. 37-6443 - 38-2136 - 37-8003. Todos los derechos reservados. Se prohibe su reproducción o uso de todo o parte del contendio de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 109681. Material Periodístico: Alda Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L. Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal: Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Francisco Acuña de Figueroa 1753, Buenos Aires (1180). Tel. 862-4022/4010/0736 Télex: 22630 RYELA-AR, URUGUAY: Riplaza S.A.C., Juan M. Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada.
Impresa en Talleres Gráficos de Editorial S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires, Noviembre de 1989. IMPRESA EN ARGENTINA.

EJEMPLARES ATRASADOS: Su precio de venta al público será igual al de la última edición que esté en circulación. Si el proveedor habitual no pudiera conseguir ejemplares atrasados, dirigirse personalmente o por correo a Benito Pérez Galdós 54. Código Postal 1155. Buenos Aires.



LO MEJOR DEL AÑO

Una feliz coincidencia resultó la del encuentro sanjuanino: tanto los monopostos internacionales como los Datsun y Nissan brindaron, cada cual a su turno, en el excepcional marco de la (recobrada) "quebrada rugiente", el espectáculo más brillante de lo que va de sus respectivos ejercicios anuales. Enhorabuena

...ILOTOS EN EL AUTODROMO DE "EL ZONDA", SAN JUAN (29/10/89)





Foto mayor: *Aquí estuvo el espectáculo de la carrera. La lucha del segundo pelotón en el inicio. Kissling, Friedrich, Cesario, Pegoraro y Belloso cambiaron el orden infinidad de veces.* ***2.*** *Larroca y Bulla en primer plano junto al malón que se dirige a la largada. El CAP cumplió en cantidad y en calidad.* ***3.*** *Wilson Fittipaldi trabaja en el alerón del Reynard de F-3000 que usó su hijo Christian. Este observa atentamente junto a Darcí de Medeiros, jefe de mecánicos del team.*

Por Néstor Carbia y Duilio Caro - Fotos: Horacio Mucci, D.C. y N.C.

LUCES Y SOMBRAS

Lo bueno: Que el público argentino en general, y el cuyano en particular, hayan presenciado la mejor carrera del año de la categoría.

Lo malo: Que sólo sean candidatos al campeonato Furlan, Friedrich y Kissling. Está lejos, pero todavía con chance, Fittipaldi.

Lo peor: Que las decisiones caprichosas de Richard Krumbein hayan dejado de a pie a último momento a Claudio Rattes —razones económicas— y a Néstor Gurini— "porque no recibí el video de la carrera de Chile" —cuando ambos pilotos estaban en San Juan.

Lo positivo: Que Luis Belloso haya llevado el Berta-Renault a los primeros planos de la categoría, demostrando que el auto es competitivo y tiene posibilidades de pelear con los chasís europeos de igual a igual.

Lo negativo: Que Furlan haya arriesgado quizá un poco demás en el "sorpasso" a Pegoraro y Augusto, cuando tenía mucho que perder y poco que ganar. El tenía la visión general de la situación.

El equilibrio: El logrado en su Reynard-VW, Leonel Friedrich y el equipo INI. En un nivel similar estuvo el de César Pegoraro.

La evolución: La de Alfonso Rangel con el Reynard '87 de José Sabáh.

Los consejos: Que Néstor Gurini le dio a Ricardo Romagnoli y le permitieron al italiano mejorar un segundo y medio del viernes al sábado.

C.A.P.

Lo lamentable: El incendio del Nissan de "Paquirri" Mayorga el viernes durante los entrenamientos y la ineficiencia de los servicios de seguridad.

Lo reconfortante: para los responsables del CAP fue el haber llevado tantos autos a San Juan. Se preveé que para la próxima se supere la cantidad allí registrada.

La reaparición: de Juan Carlos Larroca en el equipo de los hermanos Calvello. Pese a los problemas que tuvo con la caja de velocidades no desentonó en ningún momento.

El anuncio: de Roberto Calvello sobre el regreso del "Chango" Fernandino para la próxima competencia. **"Podría haber corrido aquí si hubieran llegado a tiempo los repuestos"**, nos aseguró Roberto.

CAMPEONATO ARGENTINO DE PILOTOS

Disputadas: Nueve de Julio, Buenos Aires (Nº 8), Buenos Aires (7º), Marcos Juárez, Buenos Aires (Nº 7), Buenos Aires (Nº 8) y San Juan.

Luaces 107 puntos, Bulla 99, Cao 50, Alifraco 49, Cura 36, Pujadas 28, Pretto 27, Vido 23, M. Basanta y Leiva 21, Dos Santos 16, Larroca 15, Bakst y Musso 10, R. Zanatta, Zabala, J. M. Basanta 8, Zenklusen 7, "Yeye Thomas" y Laiolo 6, Boggio 3, Caviglia 2.



1

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Asociación Sanjuanina de Volantes.

Accesos: 4, todos en excelente estado, tanto los de ripio como los de pavimento. **5** puntos.

Controles: Rápidos y efectivos. Impecables. **5**

Comodidades: Muy buenas. **4.**

Estado del circuito: Se trabajó en su reparación pero no fue suficiente. Durante viernes y sábado hubo muchas piedras sueltas. Además se debió haber bacheado la calle de boxes. Bueno. **3.**

Boxes (Instalaciones): Sigue siendo muy buenas en general, sobre todo si se las compara con otros trazados argentinos. **4.**

Boxes (infraestructura): No les sobra nada, pero tienen todo lo elemental; sopbred todo confortabilidad, a pesar de resultar algo pequeños. Muy buenos. **4.**

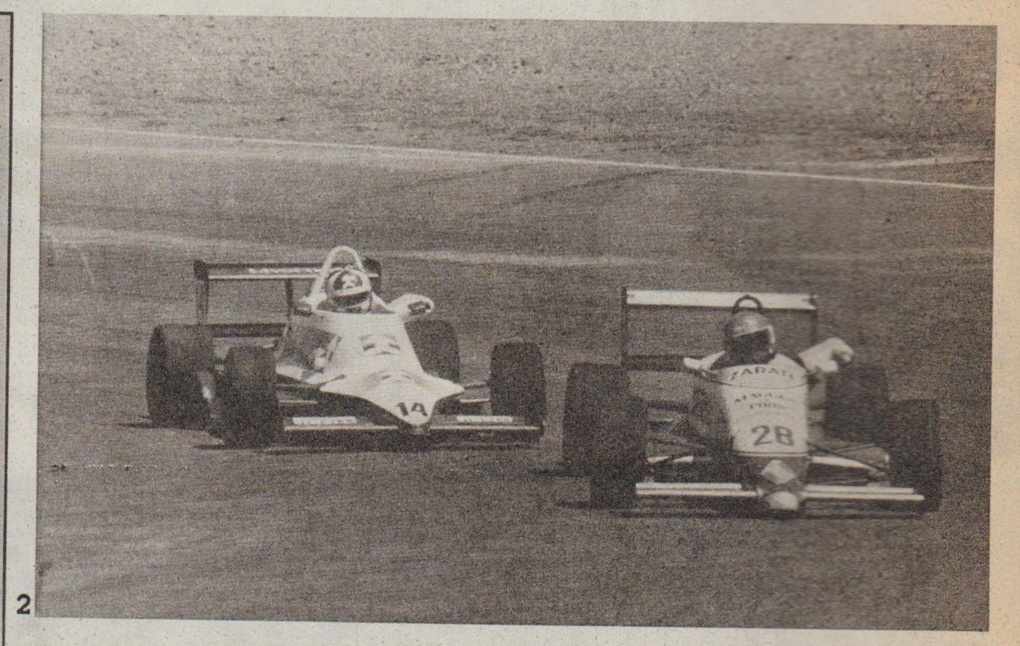
Seguridad: Muy relativa ya que hubo falencias importantes en todos los items. En la acción de los bomberos el viernes cuando no tenían los elementos necesarios para apagar el fuego en el auto de Mayorga quedó una evidencia. Regular. **2.**

Promoción del espectáculo: Excelente. La firma Resero hizo un trabajo importante en ese rubro en la zona de Cuyo. **5.**

Servicio de Prensa: Entre lo que se hizo en el circuito y la habilitación de la Sala de Prensa que se usó en el reciente Mundial de Hocker en el Parque de Mayo, con traslados permanente en micros desde el autódromo a la ciudad y viceversa resultó impecable. Tuvo todo lo que tiene que tener. **5.**

Puntualidad: Relativa. Hubo varias demoras. Regular. **2.**

Total: 39 puntos (ideal 50).

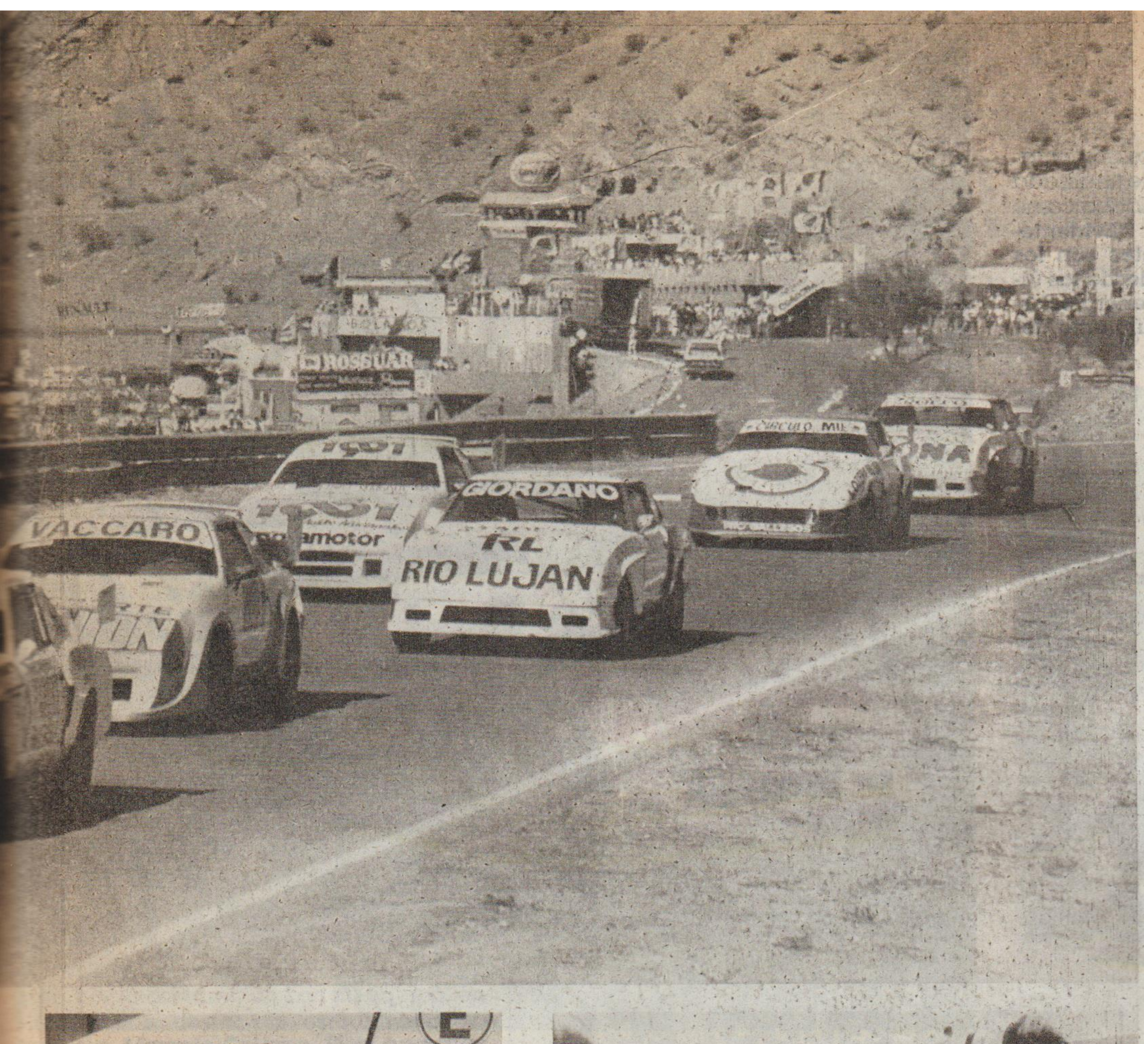


2

Para rescatar del "carrerón" de la Fórmula Tres en San Juan. Además de la tarea de **Kissling, Russo** y su equipo, también la efectividad del INI, colocando a **Friedrich** ganado y a **Pegoraro** en la tercera posición. El reconocimiento de este último hacia el equipo y las palabras finales de Mario Biagini lo definen todo: **"Nos está costando, pero también vamos a llevar a Pegoraro al primer nivel de la categoría".**

Lo de **Sommi-Zanon** volvió a tener el nivel "histórico" más allá del error que se les pueda haber escapado en la puesta a punto del auto de Furlan, que ellos mismos no alcanzaban a explicarse después de la carrera, y que motivó la sobrevivencia del Dallara puntero del torneo. Mientras "Gaby" pudo aguantar en la punta lo hizo con solvencia. **"Alencar Jr"**, en otra buena tarea, yendo de menor a mayor, avanzó en la fila y llegó otra vez al podio, esta vez con un motor "flaco" ya que el usado en Chile se rompió el viernes y el que montó no tenía el mismo rendimiento.

Rangel mostró su evolución como piloto y el equipo que dirige José Sabáh y que integran "Lolo", Jorge y "Miquito" López como mecánicos, mostró su capacidad de reacción, rearmando el auto "piñado" el sábado y dejándolo igual o mejor que antes del gol-





3



4

1) Apretado pelotón del CAP con Daniel Barbieri en la vanguardia seguido de Zenklusen. Da Silva, Cao, Michieletto y Walter Alifraco. 2) Dos buenas tareas, una concretada en el resultado final, la de Renato Russo que llegó al podio y otra parcial, la de Luís Belloso, que se perdió un posible escalón del mismo en el toque con Cesario. 3) Aunque parezca mentira, la rueda delantera izquierda de Furlan produjo ese ruedazo que sufrió en su extremo la toma dinámica (flecha) de Pegoraro. 4) ante la atenta mirada del gobernador de San Juan, Carlos Gómez Centurión y de Antonio Meritello, Christian Fittipaldi es saludado por otro funcionario del gobierno sanjuanino.



C.A.P.
a OSVALDO CAO



No las tuvo todas a favor durante el fin de semana sanjuanino. El sábado sus posibilidades parecían diluirse cuando rompió su embrague y era muy difícil repararlo. Recibió ayuda y pudo hacerlo. Luego, desde la prueba de tanques llenos demostró que estaba para grandes cosas. Largó vigésimo segundo y llegó séptimo. Tiene bien merecido el reconocimiento.

F. 3 SUDAMERICANA
a KISSLING, RUSSO Y SU EQUIPO



Guillermo tenía auto para ganar, tal como sostuvo durante el fin de semana. Tuvo mala suerte en carrera porque además del frío del domingo que le impidió una más rápida toma de temperatura en los neumáticos, se "comió" todos los tapones que hubo en el tránsito en pista y debió volver a empezar una y otra vez. Además, hizo el récord de vuelta. Renato corrió su mejor carrera del año y con eso está todo dicho. El equipo mostró dos autos impecables y de primerísimo nivel para dos pilotos de igual jerarquía.

pe. La mejor referencia es que Rangel mejoró en carrera lo hecho en clasificación en materia de tiempos. El italiano **Romagnoli** demostró que aún le falta mucho, pero evoluciona gracias a los consejos de los hermanos **Rullo** y de **Néstor Gurini**, convertido en San Juan en "asesor" del team. De los que no clasificaron vale destacar las tareas de **Belloso, Cesario y Fittipaldi**; más allá de los resultados, brillantes los tres. Lo de Cesario y Fittipaldi ya no es sorpresa. Lo producido por Belloso tampoco lo es para quien sigue muy de cerca la evolución de zarateño y saben de sus quilates. Quizá para otros pudo haber sido sorpresa o revelación. Hay que esperar que pueda seguir y tendremos su real y verdadero calibre a bordo del Berta de fibra de carbono. No habrá sorpresas.

BOXES JAPONESES

FUEGUINO VELOZ. Daniel Pretto, hombre de Tierra del Fuego, estuvo ausente en algunas competencias del CAP pero en San Juan vovió con todo. Al respecto nos decía: **"Pude hacerme tiempo entre mis ocupaciones y por ello volví a las carreras que desde ya no había dejado del todo, puesto que una vez que se empieza en esto, no se quiere dejarlo más. En carrera iba todo bien hasta el décimo giro, cuando los neumáticos acusaron excesivo desgaste y por lo que me costaba mucho llevar el auto. me vi obligado a bajar el ritmo y eso me dejó con ganas de luchar por la punta. Traté de recuperar y en algún momento entré pasado en la horquilla y lo toqué a Larroca. La trompa se levantó y se doblo, lo que me perjudicaba la visión. De todos modos, llegar cuarto no es nada despreciable"**

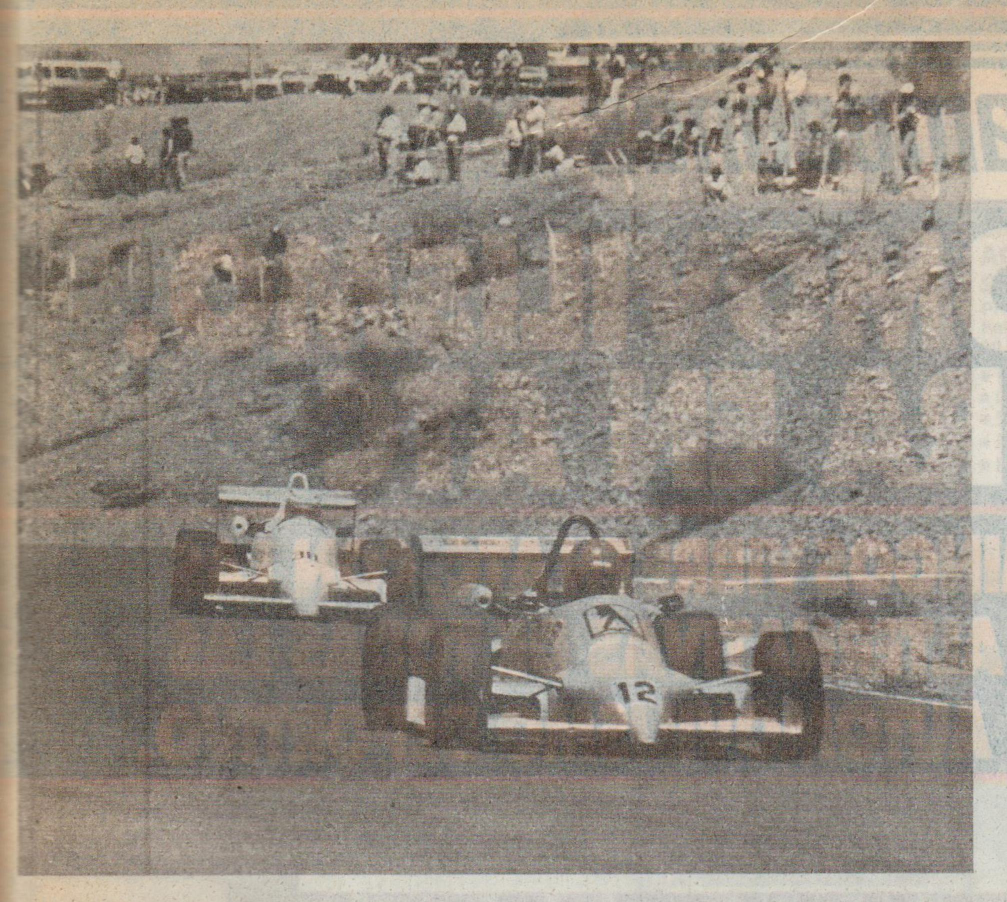


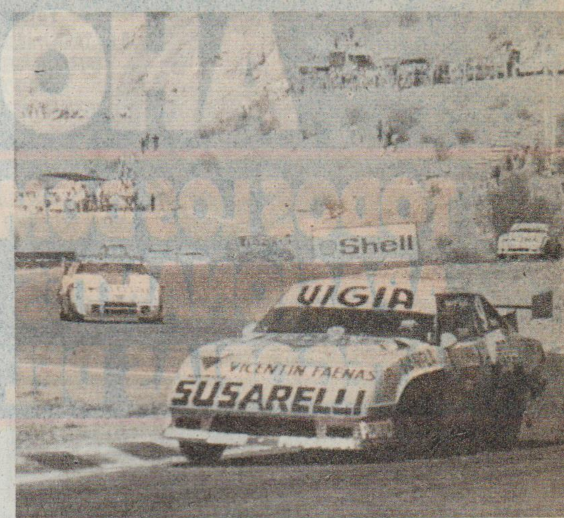
ENTRE CHORIZO Y CHORIZO. Nos comentaba **Abelardo Zenklusen**, luego de finalizada la carrera, que si bien el auto andaba como un "misil", había problemas... **"Evidentemente siguen los inconvenientes con los botadores que nos perjudican desde las últimas carreras. Pero en líneas generales estoy muy conforme con el rendimiento del**





Página opuesta: El CAP en acción en la viborita. Encabeza el pelotón Walter Alifraco seguido por Boggio y Marcelo Basanta. ***Foto menor:*** *En el fluído y permanente diálogo que mantienen Friedrich y Vaccarini está el secreto de los éxitos de piloto y equipo. Risatti seguido por Croceri. Este último evolucionó junto con su equipo, el primero llegó sexto.* ***Foto menor:*** *Buen trabajo de Musso en su retorno, al igual que Pujadas que lo sigue. Detrás Alifraco.*





auto, como así también con mi equipo, entre quienes se destaca un estudiante de ingeniería, Marcelo Culasso. El es una gran ayuda para mí. Como lo son también mis hijos; Walter y Hernán quienes me acompañan a las carreras. A decir verdad, yo también los acompaño cuando corren en kart o bicicross". Cabe destacar que pese a los problemas enunciados, **Zenklusen llegó sexto.**

MALA SUERTE. Es la que viene persiguiendo a Arnaldo Puleo y por ello nos decía; **"No sé qué pasa últimamente, pero no pego una. Durante muchas carreras penamos con el motor. Cuando más o menos lo solucionamos para esta carrera, en la primera vuelta de las pruebas de clasificación se me desprendió el caño de escape. Reparé y volví a salir. El sábado por la noche, sin embargo, algo había sucedido... lo comprobé recién el domingo por la mañana en las pruebas de tanques llenos. Me habían robado la nafta del auto... No lo podía creer..."**

NO DABA PARA MAS - Nos dijo **Daniel Musso** en relación a su actuación del fin de semana. Volvió a la categoría y se lo vio con la garra de siempre. **"Sólo me falta ponerme un poco a tono, nada más"** dijo.

VOLVIO "TIM". En el Zonda se produjo la vuelta al CAP de **Carlos "Tim" Pairetti** en el equipo de **Héctor Giambrone**. **"Hacía rato que no me subía a un Datsun y la verdad es que hubiera sido mejor probar un poco más. Entre viernes y sábado fui mejorando paulatinamente pero ese último día se rompió el motor y no pude largar el domingo".** Así nos contaba "Tim" sus penurias del fin de semana a la vez que nos aseguró que continuará en la categoría.

LOS TOQUES DESPUES DEL "VIDEO"

La visión del video de "Campeones" por ATC de la carrera de F.3 nos permitió apreciar, en varias repeticiones, en cámara lenta y cuadro por cuatro, detalles de los roces entre **Cesario Belloso** y el triple de Furlan, "Augusto" y Pegoraro.

En el primero de ellos creemos que la mayor parte de la culpa recae sobre el brasileño, ya que la grabación demuestra cómo Belloso le gana la cuerda en el frenaje, poniéndole el auto casi a la par, quizá con solo una "naríz" adelante el Ralt-Alfa. Así ambos comienzan a doblar: el zarateño ceñido a la cuerda y "Formigao" por afuera.

Cesario pretende hacer el mismo radio que en las vueltas anteriores, como si por dentro no hubiese nadie, y entonces ocurrió el toque de su rueda trasera derecha con la delantera izquierda de Belloso a quien desplazó hacia afuera, mientras él hizo el trompo para adentro quedando en posición invertida a su línea de marcha. El de Zárate, que había ido hacia el extremo, no pudo evitar rozar con su rueda trasera derecha en la delantera derecha del Ralt, rompiéndole —como bien declaró el brasileño— la suspensión de ese sector. Mientras tanto, en medio del "ballet" del Berta y el Ralt, **Kissling** superó limpiamente a ambos por la cuerda interna. Belloso y Cesario buscaron los boxes y, lamentablemente la carrera terminó para ellos. En el segundo incidente creemos que no hubo un culpable, sino que la responsabilidad la comparte los tres actores. En el caso de **"Roberto Augusto"** porque va muy lentamente hacia la derecha, cuando Pegoraro ya había elegido ese lado para pasarlo. así obliga no sólo a disminuir su marcha al brasileño, sino también a bajar las ruedad derechas más allá de la banquina.

Pegoraro tiene su porcentaje de culpabilidad porque al ver tapada su línea de marcha a la derecha, cambia su trayectoria y "saca" el Reynard hacia la izquierda, sabiendo que mientras tiene su auto en diagonal no puede ubicar a **Furlan** en el espejo retrovisor izquierdo, y que cuando transita por ese carril, quizá este invadiendo la zona de tránsito del Dallara-Alfa Romeo que venía detrás más armado y en plena aceleración.

La responsabilidad de **Furlan** le recae porque intentó entrar por un lugar donde su auto no cabía ya que entre el Dallara de "Augusto" y el Reynard de "Bocao" no había espacio para un coche más, y por ende se montó en ambos. En este caso, y más allá de admitir que las maniobras de los dos primeros tuvieron sus errores, quizá Gabriel hubiese podido evitar el toque ya que él, al llegar desde atrás tenía muy buena vista de la situación.

Hasta aquí los hechos y nuestra opinión. Vale la pena hacer un par de reflexiones. Si bien el automovilismo no es una ciencia exacta y podemos tener un márgen de error, nos atrevemos a elaborar algunas hipótesis sobre lo que podría haber ocurrido.

Belloso-Cesario. Creemos que el brasileño cerró mal su línea, ya que si él dobla abierto, circula por el lado externo y encara la recta por esa trayectoria, hubiese salido adelante del zarateño, porque éste, al frenar tan adentro y tener que ceñir su línea, no hubiese transitado la curva con velocidad y la tendencia sería "trabar" el auto; por otra parte, la inercia de doblar por el lado interno lo "sacaron" hacia afuera en la salida de la curva. Conclusión: lo peor que le podría haber pasado a Cesario era dejarlo ir hacia afuera y pasarlo en aceleración una vez que ambos enfilaran por la recta porque quedaría con mejor tracción el Ralt que el Berta.

Pegoraro-Furlan: Aquí excluímos a "Roberto Augusto". Si Pegoraro —que ya había superado una vez a Furlan— se queda detrás de Roberto, lo deja pasar a Furlan y sale tras él, lo hubiese vuelto a superar muy rápidamente, porque él debió haber observado cuando perseguía al Dallara, este sobreviraba notablemente y no podría aguantar el acoso de Friedrich nuevamente. Conclusión: se equivocó Pegoraro al no esperar, Kissling igualmente estaba delante suyo y no tenía con qué alcanzarlo. Pero también erró Furlan, cuando fuerza el sobrepaso, ya que si se queda ahí en la succión de Pegoraro cuando llegan al final de la recta lo hubiese podido pasar saliendo de la misma en el frenaje. De cualquier manera vale lo anterior: creemos que Pegoraro lo hubiese vuelto a superar.



ES AUTOMOVILISMO. AHORA EN ATC

TODOS LOS DOMINGOS VIBRE EN ATC, CON LAS APASIONANTES ALTERNATIVAS DE TODAS LAS CATEGORIAS DEL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO.

CONCLUSION PUBLICITARIA S.A.



Siga por radio y televisión a la única organización del país, de profesionales altamente especializados que transmiten en exclusiva por RADIO y TELEVISION las alternativas de cada carrera.

CAMPEONES, EL Nº 1 OFRECE MAS... PORQUE USTED LO ESCUCHA Y LO VE.

Con la conducción de Carlos Alberto Legnani.



DOMINGOS 11 A 14.00 HS.

CANAL 2

DOMINGOS A LAS 22.00 HS.



3 EMISIONES SEMANALES

LR1 RADIO EL MUNDO

LUNES A SABADO 20.00 HS.
DOMINGOS 8 A 14.30 HS.

CRECER... FUE INEXORABLE



CAMPEONES DEL CAMINO S.A.
Arenales 2896 P.B. (1425) Capital. TEL. 821-1243/0658 825-1942/6039 826-1773

Ruedas Deportivas



SPINA HNOS.

- LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
- SEGURIDAD TOTAL
- ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO

Service y Ventas:

Avda. Fco. BEIRO 5468 • Cap. Fed. Tel. 568-5719

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA ARGENTINA

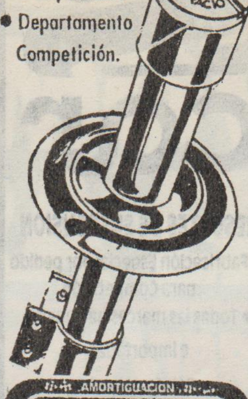


Adquiéralas en las mejores Casas del Ramo de todo el país

AMORTIGUADORES

COLOCACION Y VENTA

- Para Automotores nacionales e importados
- Departamento Competición.

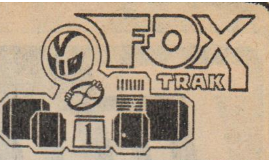


AMORTIGUACION

HORACIO

MILLER 3464 cp 1431 CAP
Tel. 542-1533 543-9489

CASAROLI E HIJOS



FOX - TRAK

CHASIS PARA KARTING

COMPETICION

ALQUILER · REPUESTOS · ACCESORIOS

CUBIERTAS "TIEMPO"

CAÑOS DE ESCAPE PARA ZANELLA 125 CON CAJA y 48 cm^3

DIRECTO: TODAS LAS CATEGORIAS

JUAN B. JUSTO 2230. TEL. 795-9300 (1636) OLIVOS. BA

FIAT BOX COMPETICION

Con fierros de Julio Pardo

ESPECIALIDAD: F. 07 Std. Mejorado, Fiat 142 ACTC.
Potenciamos Autos Std, Fiat Regatta, 147 y 128

EMILIO CASTRO 5603. Cap.

Tel. part. 613-6653 - Asesoramiento técnico de 7,30 a 8,30 y de 22 a 24,30

☆ CARLOS DEL CERRO ☆

COMPETICION

Escalas 1:32 - 1:28 - 1:24

Envíos al interior

• CHASIS Y PREPARACION DE AUTOMODELOS



Chasis Campeón 87

FRANKLIN D. ROOSEVELT 5487 • CAP. • TEL. 52-9873

10 AÑOS AL SERVICIO DE VEHICULOS DE TRACCION INTEGRAL

- Asistencia técnica para vehículos de tracción en las 4 ruedas

Todo Jeep®



- Equipos especiales
- Fabricación de accesorios especiales

HIPOLITO YRIGOYEN 4125.
FLORIDA.
760-4425. Envíos al interior

Casa GUDE

PARABRISAS

CRISTALES Y ACCESORIOS PARA EL AUTOMOTOR

PARABRISAS LAMINADOS PARA COMPETICION

VENTA Y COLOCACION
EN EL ACTO • ENVIOS AL INTERIOR
Av. Pte. J. D. PERON 3472
(1754) SAN JUSTO
☎ 651-5040



☆ ALBERTO J. DAPORTA ☆

ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES

- ALINEACION DE DIRECCION
- BALANCEO DE RUEDAS
- PARA AUTOMOVILES STANDARD Y DE COMPETICION



GAS

☆ Turismo Carretera ☆ TC 2000 ☆ Rally
☆ TC Bonaerense ☆ Stock Car ☆
☆ NACIONALES e IMPORTADOS ☆

Avda. Libertador 2184/88 SAN FERNANDO (1646) Tel. 744-6939

FILTROS

AIRE · ACEITE · COMBUSTIBLE



Para el Automotor • Agro • Transporte

Fábrica: Chile 1225 • Avellaneda • Tel. 208-0807
Ventas: B.Rivadavia 445 • Valentín Alsina



Avda. BERNARDO DE YRIGOYEN 486.
MORON • (cp.1708)
TEL. 628-5135

BUTACAS

- CINTURONES DE SEGURIDAD • TANQUES DE NAFTA • RECUPERADOR DE ACEITE
- TROMPAS STOCK-CAR





REPRESENTANTES: SAN NICOLAS: Av. Alberdi 598 • Prov. Bs.As.
VENADO TUERTO: Ruta 8 y Pellegrini • Tel. 23995 • Prov. Sta. Fe

KC Kitcars

BOMBAS DE NAFTA

- Diafragmas. Conjuntos de Reparaciones para Bombas de Combustible

REPUESTOS PARA CARBURADORES

- Despieces. Conjuntos de Reparaciones

• Aptos para Alconafta

Todas las marcas. Envíos al interior

Fábrica:
Fray Mamerto Esquiú 4983
Te. 750-0588 (1678) CASEROS

ORESTE BERTA

AHORA DISTRIBUIDOR OFICIAL EN BUENOS AIRES

TITO VITELLI



COLOCAMOS KIT DE CARROCERIA Y AUMENTAMOS LA POTENCIA DE SU MOTOR R.11 - R.FUEGO - R.18 Y TRAFIC
AHORA TAMBIEN FORD SIERRA Y ESCORT

CALDAS 223. CAPITAL FEDERAL TEL.: 855-0134

Para avisos: A.B. PRODUCCIONES S.R.L. Corrientes 3782 · 4° B · ☎ 862-7734

ACTIVIDAD ZONAL

Año VI Nº 275, 8/11/89

Coordinación y Edición de Carlos Neira

Stock Car, Fiat 600 SM y Sport APAS en Concordia

PERINI Y LA AYUDA DEL ACEITE

La **Asociación Propietarios de Stock Car,** ante la continuidad del cierre del autódromo Oscar Galvez, continúa buscando nuevos escenarios para completar su campeonato. El domingo 29 de octubre y oficiando como club organizador, presentó por primera vez a la categoría fuera de la provincia de Buenos Aires; el circuito elegido fue el de la ciudad de **Concordia** en la provincia de **Entre Ríos**, siendo además acompañados por otras dos categorías de la Federación Nº 1, **Fiat 600 Standard Mejorado y Sport APAS**; en el caso de los Fiat, incrementando el parque con el aporte de algunos similares de la TC 850 locales.

El público, incentivado por una buena promoción anterior y por el aporte lógico de la participación de pilotos locales en Fiat 600, se acercó al trazado de 3.100 metros en forma numerosa.

Stock Car

El público local, ya desde el sábado se mostraba convencido de presenciar el triunfo de un Falcon, a pesar de que el Chevy de los "Hermanos Puglia" se encaramaba en lo más alto de la clasificasión, pero todos entendían que el trazado favorecía a los usuarios del óvalo. A pesar de las presunciones, Alberto, el Puglia de turno al comando de la Chevy de Rafael Castillo, desde el vamos comenzó a marcar diferencias, marcando el record de giro en su cuarta pasada por el control; pero, cuando ya todo parecía definido y solo restaban dos giros para el final, una mancha de aceite en la curva que desemboca en la recta principal, fue la causante de una serie de despistes de la cual también formaba parte del puntero, agravada esta situación por otros autos que seguían corriendo la misma suerte, dificultando a Puglia la vuelta al asfalto.

Ello favoreció a quien venía en el segundo puesto, Carlos Perini, dejándolo en situación sumamente cómoda, ya que su perseguidor durante toda la carrera, Edgardo Bustos, también había perdido valiosos segundos en el desbande generalizado.

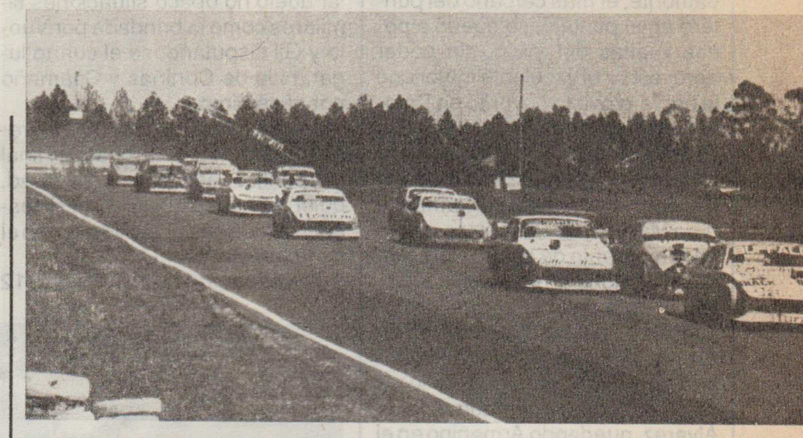
En definitiva y ayudado por las circunstancias, la premonición de los locales se cumplió, colocando en lo más alto del podio a un usuario de Ford, quien además con los veinte puntos conseguidos se encarama a la vanguardia del campeonato, superando a los Puglia por solo cuatro puntos cuando todavía faltan dos competencias para culminar el torneo.

Además del trío puntero, quedan para destacar las actuaciones de varios pilotos, especialmente la del binomio "Pérez-Pérez", que desde la misma clasificación comenzó a mostrar las posibilidades de su Chevy, al cual seguramente habrá que tener en cuenta para las próximas presentaciones. También va la mención para Vigliercio, el cordobés Trucco, y para Bonetti y Alonso, quedando fuera de los puntos Guarnaccia con el mejor Torino.

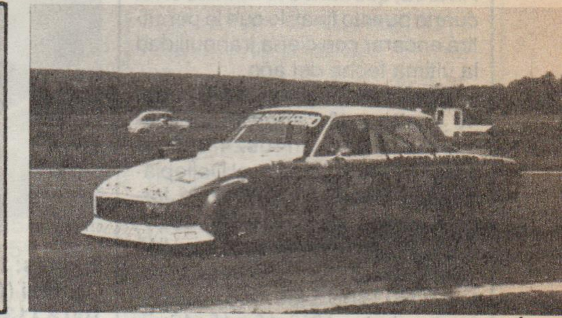
Clasificación final, 7ª fecha, 16 vueltas: 1º Carlos Perini (Falcon/Burzaco) 24m21s95/100 a 122,808 km/h; 2º Edgardo Bustos (Falcon/Buenos Aires) 24m24s12; 3º "Hermanos Puglia" (Chevy/Rafael Castillo) 24m24s34; 4º "Pérez-Pérez" (Chevy/Buenos Aires) 24m39s58; 5º Julio Vigliercio (Falcon/Palomar) 24m44s21; 6º Héctor Tucco (Chevy/Ucacha-Córdoba) 24m45s57; 7º Adolfo Bonetti (Chevy/Morón) 24m55s; 8º Jorge Alonso (Falcon/Tigre) 25m7s57; 9º Oscar Rama (Chevy /Ramos Mejía) 25m13s89; 10º Juan Maquere (Chevy/San Miguel) 25m43s27. **Campeonato**: Perini, 80 puntos; "Hermanos Puglia", 76; Nowak, 52; Bustos, 48; Dequesada, 30; Bonetti y Fronzín, 26.

Sport APAS

Indudablemente, tres carreras en un mes, las dos últimas en solo siete días, marcan el porqué de cualquier categoría. Igualmente APAS se las ingenió para brindar un buen espectáculo en esta primera incursión de la categoría en



Largan los Stock Car. Adelante ya se perfila la Chevy de los Puglia



El ganador, Carlos Perini, con este Falcon, es también ahora líder del torneo



El bonaerense Abad y el entrerriano Castelli en el gran mano a mano



Alberto (izquierda) y Jorge Puglia. Una mancha de aceite lo privó a aquel del triunfo

Entre Ríos. Con tres aspirantes al título, la penúltima carrera del año, mostró al principal aspirante, Armanino, cumpliendo una tarea conservadora que le permitiera sumar puntos y no achicar demasiado la brecha con sus perseguidores. Albamonte, el más cercano del puntero en el puntaje, se quedó a pocas vueltas del inicio, sin poder aprovechar el excelente motor que le había provisto Lavorito en Dolores; de esta forma, solo quedó Pujol para ofrecer resistencia, complicado en la primera mitad de carrera por la excelente performance de la Maserati de Dellepiane, quien en el momento de sentir la presión de Pujol no le ofreció sería resistencia para no interferir en las aspiraciones del mismo, teniendo en cuenta además la buena velocidad del Lotus-Gacel. El podio se completó con el afirmado y veloz Alvarez, quedando Armanino en el cuarto puesto final, lo que le permitirá encarar con cierta tranquilidad la última fecha del año.

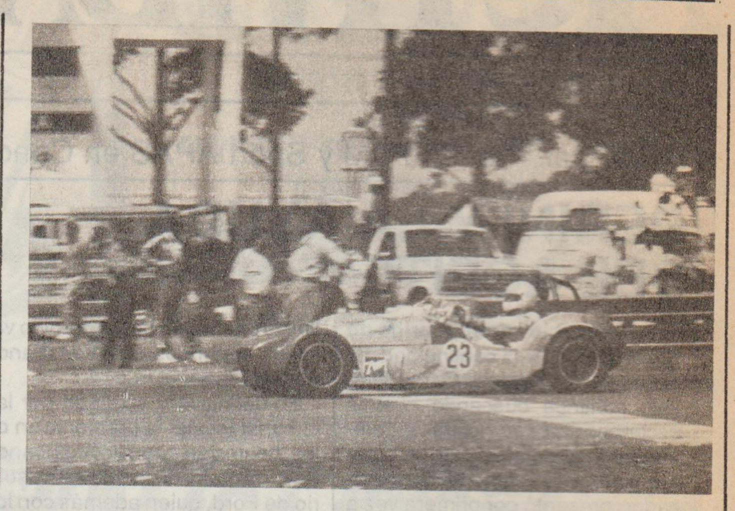
Clasificación final, 11º fecha, 10 vueltas: 1º Carlos Pujol (Lotus-Gacel) 15m40s24/100 a 119,343 km/h; 2º Miguel Dellepiane (Asa-Gacel) 15m43s69; 3º Jorge Alvarez (Lotus-Fiat) 15m48s 7; 4º Leopoldo Armanino (Lotus-VW) 15m50s34; 5º Osvaldo Bessia (Lotus-R 18) 16m15s30; 6º Carlos Colombo (Lotus-VW) 16m15s46; 7º Héctor Hormaeche (Lotus-R 18) 16m22s27; 8º Rufino Iriarte (Asa-Fiat). **Campeonato**: Armanino, 157 puntos; Pujol, 123; Albamonte, 111; Dellepiane, 101; Alvarez, 54; Colombo, 49; Laborde, 47; Hormaeche, 42; Maluf y Rebagliatti, 41.

Fiat 600 Satandard Mejorado

También a una semana de la anterior, la Asociación Standard Mejorado puso en pista un número respetable de máquinas (18), las que además se vieron incrementadas con el aporte de ocho fiatines de la categoría local TC 850, la que cuenta con mas libertades en su preparación. En la misma largada se perdió un seguro animador, al quedarse con la directa rota el "Gallego" González; la vanguardia la tomó decididamente Abad, estirando lentamente las diferencias con el segundo Alfaro, pero desde atrás (los invitados largaron en las últimas filas sin clasificar) aprovechando su conocimiento del circuito, se fue acercando al puntero el local Roberto Castelli, creándose un duelo espectacular entre ambos, lo que motivó el entusiasmo de todos los presentes por la puja del local con el visitante, los que se superaban sucesivamente en varios sectores de la pista. Castelli terminó delante de Abad, separados solamente por cuatro centésimos de segundo. Este espectacular duelo no opacó situaciones similares como la brindada por Vuolo y Gil disputándose el cuarto lugar, ni la de Cortiñas y Caamaño por el séptimo.

En definitiva, los Fiat 600 merecieron sin dudas la ovación final del público, especialmente Abad, quien se brindó totalmente, sin especular con sus posibilidades en el campeonato.

Clasificación final, 9º fecha, 12 vueltas: 1º (sin puntos) Roberto Castelli (Concordia) 19m49s96/100 a 113,158 km/h; 1º S. M. Jorge Abad (Buenos Aires) 19m50s60/100; 2º Raúl; Alfaro (Lanús) 20m10s97; 3º Jorge Guardia (Buenos Aires) 20m17s20; 4º José Vuolo (Buenos Aires) 20m21s66; 5º Pedro Gil (Valentín Alsina) 20m21s97; 6º Osvaldo Lovizio (Valentín Alsina) 20m23s8; 7º Enrique Cortiñas (Valentín Alsina) 20m43s41; 8º Juan Caamaño (Buenos Aires) 20m43s57; 9º Eduardo Cortese (Buenos Aires) 20m54s51; 10º Mario Feltrin (Lomas del Mirador). Campeonato: Abad, 121 puntos; Domínguez, 62; Lovizio, 51; Guardia, 46; Villanueva, 34.



Carlos Pujol ganó en Sport con buena luz sobre Maiquel Dellepiane



Los Fiat 600 en el arranque. La categoría se vio engrosada con locales

(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)

Karting del Centro Santafesino en Cañada de Gómez

GABRIEL VEGA A UN PASO DEL TITULO



Uno de los chicos del karting infantil, en incómoda situación (Foto Sergio Pacciaroni)



Gabriel Vega, ganador en la "B" y holgado líder, con el periodista Eduardo Fetunte



Adrián Ilang y su preparador Montiel. El de Franck fue ganador en la "A"

Enduro en Cutral-Có, Neuquén

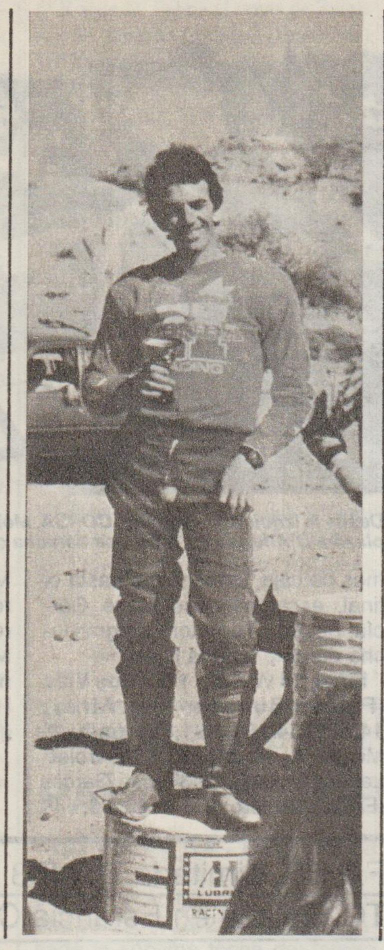
OSCAR ALLENDE Y BATISTUZZI YA SON LOS CAMPEONES 1989

Centenario, NQ - En el circuito Los Barreales de **Cutral-Có**, se llevó a cabo el 22 de octubre la séptima y anteúltima fecha del Campeonato Regional Patagónico de **Enduro** en competencia organizada por el Club Náutico Los Barreales como parte de los festejos del 56º aniversario de esa ciudad petrolera.

En la jornada se consagraron campeones —virtualmente— el neuquino **Oscar Allende** (en Senior) y el local **Daniel Batistuzzi** (en Junior). La competencia tuvo un trámite interesante en las tres divisiones, ganando Oscar Allende al recién promovido Batistuzzi en **Senior**, mientras que en la **Junior**, Pablo Allende (hijo de Oscar) aventajó a Jorge Hernalz. En **Promocional**, ganó Claudio Redford seguido por Hernán Ruiz Lofaro, el líder del torneo.

Estas fueron las posiciones en las tres clases:

Senior, 5 vueltas: **1º Oscar Allende (Yamaha YZ 125/Neuquén) 1h56m56s**; 2º Daniel Batistuzzi (Yamaha YZ 125/Cutral-Có, Nq) 1h59m00s. **Campeonato**: Oscar Allende (virtual campeón) 109 puntos; Verdún, 75; Fanello, 67; Ruffini, 63; Sáiz, 60.



Oscar Allende se consagró campeón Senior del Regional. Es cabeza de una familia íntegramente dedicada al motociclismo

Daniel Batistuzzi, virtual campeón de Junior, ya promovido a la categoría superior



Juniors, 4 vueltas: **1º Pablo Allende (Yamaha YZ 125/Neuquén) 1h37m58s**; 2º Jorge Hernalz (Honda CR 125/Neuquén) 1h39m08s; 3º Sebastián Aguirre (Yamaha YZ 125/Gral. Roca, RN) 1h40m25; 4º Hugo Alday (Yamaha YZ 125/Cutral-Có, Nq) 1h40m36s; 5º Jorge Schmit (Yamaha YZ 125/Neuquén); 6º Daniel Ruiz (Yamaha YZ 125/Neuquén) y 7º Alfredo Aguirre (Suzuki RMX 250/Gral. Roca, RN). **Campeonato**: Daniel Batistuzzi (virtual campeón) 115 puntos; Alday, 85; D. Ruiz, 75; P. Allende, 69; Della Chá, 63; Hernalz, 57; A. Aguirre, 50; O. García, 42; A. Allende, 40 y Peláez, 36 puntos.

Promocional, 3 vueltas: **1º Claudio Redford (Yamaha YZ 250/Cutral-Có, Nq) 1h29m24s**; 2º Hernán Ruiz Lofaro (Villa 125/Neuquén) 1h31m32s; 3º Hernán Ruiz (Kawasaki KX 250/Neuquén) 1h53m18s; 4º Luis Ortíz (Zanella 125/Cutral-Có) 1h57m22s. **Campeonato**: Ruiz Lofaro, 100 puntos; M. Allende, 80; Redford, 67; Calderón, 33; H. Ruiz, 28 puntos.

(Informe de Adrián Enghelmayer, fotos de Sergio Sanfilippo)

Cañada de Gómez, SF - Con banda de música, suelta de palomas y exhibición de paracaidismo, y un marco de 4000 personas, se inauguró el 22 de octubre el primer kartódromo asfaltado de la provincia de Santa Fe, en **Carcarañá**, donde tuvo lugar la décima fecha del torneo anual de **Karting del Centro Santafesino**, categoría fiscalizada por la Federación Nº 4 con sede en Fighiera.

El kartódromo fue construido por la Cooperativa Agrícola Mixta Limitada que organizó la fecha inaugural en conjunto con el Auto Club Cañadense.

En los prolegómenos se presentaron las categorías infantil y juvenil. Entre los más chiquitos el triunfador fue el pibe Minetto, mientras que en la **Promocional** (juvenil) este fue el resultado de la **final** corrida a 10 vueltas:

1º Cristián Galasso (Las Parejas); 2º Adrián Tell (Gessler); 3º Hernán Tagliarino (Rosario); 4º Gabriel Montechiari (Santa Teresa).

En la **Clase "B"** se presentaron nada menos que 49 karts. Gustavo Avenalli (local) ganó la serie más veloz, mientras que Gabriel Vega y Martín Crespo triunfaban en las restantes. En la final Avenalli venía ganando cómodamente cuando en la octava vuelta se rompe su impulsor. Brach queda primero y entonces Vega comienza a acercársele hasta terminar a un segundo del rosarino. Pero luego Juan Brach sería desclasificado por haber utilizado cubiertas no autorizadas, con lo que Vega fue ungido ganador y ahora, faltando tres fechas con sólo lograr siete puntos más se consagraría campeón 1989.

Final, Clase "B", 18 vueltas: **1º Gabriel Vega (Sabe/San Nicolás) 11m10s97/100 a 75,909 kms/hora**; 2º Guillermo Rossi (Sabe/San Nicolás) 11m22s56; 3º Gustavo Cavalotti (Sabe/Maciel) 11m32s47; 4º Orlando Ducca (Sabe/Maciel); 5º Lionel Girotti (M 101/Aº Seco) y 6º Juan Scalbi (Sabe/Conesa). **Campeonato**: Vega, 162 puntos; Brach, 109; Giovachini, 62; Scalbi, 50; Avenalli y Girotti, 44; Rossi, 43; Cavallotti, 34 y Misiano, 30 puntos.

En la **Clase "A"** fueron 20 los karts presentes y Sergio Pirchio y Andrés Luraschi ganaron las series previas a ocho vueltas al circuito de 786 metros. La final comenzó con Pirchio liderando sobre Hang y Luraschi y faltando cinco giros Adrián Hang pasó a la punta ganando por más de siete segundos.

Final, Clase "A", 18 vueltas: **1º Adrián Hang (Sabe-Z-Montiel/Franck) 10m47s66/100 a 79,041 kms/hora**; 2º Sergio Pirchio (Sabe-Z-Tosticarelli/Cañada de Gómez) 10m54s41; 3º Andrés Luraschi (Sabe-Z-Tosticarelli/C. de Gómez) 10m54s88; 4º Hernán Bradas (Sabe-Z/Chovet); 5º Javier Kaiser (Sabe-Z/Santa Fe) y 6º Omar Bartocci (Sabe-Z/Cañada de Gómez). **Campeonato**: Pirchio, 159 puntos; Gunziger, 123; Luraschi, 110; Hang, 92; J.C. Alvarez, 85; Vigna, 61 puntos.

(Informe de Gustavo Tomasi)

TC Bonaerense en Merlo

GIANI, MOLINA, INGINO Y VILLA SE LLEVARON LOS LAURELES

Las Heras, BA - El 22 de octubre con un marco numerosos de público se llevó a cabo la undécima competencia anual del TC Bonaerense. Fue en el circuito de **Merlo** (tierra compactada, 1580 metros) con más de noventa pilotos entre las cuatro clases. Lo mejor de la jornada se concretó en la "C", donde Alfredo Herrera se consagró como el primer campeón de la temporada, y el piloto de Bergallo Competición, José L. Molina obtuvo su primer triunfo en la clase luego de una decena de presentaciones. Organizador fue el **Club Argentino de Merlo**, fiscalizando la FRAD Nº 1.

Clase "D". Ganadores de las series fueron Rubén Giani y Sergio Pascolini. Dueño de la "pole position", Pascolini pierde la punta antes de la primera curva ante el incontenible avance del campeón Giani, marchando luego Vázquez y el sorprendente Martínez, a quien supera en la décima Lima. Giani en tanto se aleja cada vuelta de Pascolini y Vazquez logrando un nuevo y rotundo triunfo.

Final, 14 vueltas: **1º Rubén Giani (Chevrolet/Cañuelas) 13m57s03/100 a 95,136 km/h**; 2º Sergio Pascolini (Chevrolet/Lanus) 14m09s39; 3º Sergio Vazquez (Chevrolet/Morón) 14m12s76; 4º Luis Lima (Chevrolet/Las Heras) 14m14s34; 5º Alberto Martínez (Chevrolet/Marcos Paz); 6º Esteban Girola (Chevrolet/Las Heras). **Campeonato**: Giani, 170 puntos; Pascolini, 129; Lima, 118; S. Vazquez, 99; R. González, 66; J. C. Rodriguez, 59.

Clase "C". Luis De León y Alfredo Herrera ganaron las series. De León comanda sobre Molina, Boccalón, Herrera y Rosales, hasta la cuarta vuelta, pasando a la punta en la siguiente el piloto local, que se escapa de su ahora escolta Herrera, junto a Rossi y Fernández. Molina cómodo puntero, gana ampliamente y Herrera con su segundo lugar se asegura el campeonato.

Final, 14 vueltas: **José Luis Molina (Falcon/Merlo) 14m11s36/100 a 93.535 km/h**; 2º Alfredo Herrera (Falcon/Caseros) 14m27s48; 3º Fernando Iglesias (Chevrolet/San Pedro) 14m30s84; 4º Carlos Dándolo (Falcon/Tigre) 14m39s90; 5º Claudio Rossi (Falcon/San Fernando); 6º Gerardo Hager (Chevrolet/Gral. pacheco). **Campeonato: Campeón Alfredo Herrera, 172** puntos; Boccalón, 96; Iglesias, 95; De León, 90; Molina, 82.



Rubén Giani triunfó nuevamente en la "D" donde lideró de punta a punta



Desde la izquierda: Bergallo, CORSA, Molina y Stella Maris Santías que reemplazó a D'Alfonso en la butaca derecha del ganador de la Clase "C".

Clase "B". Osvaldo Ingino ganó la única serie. En la final Ingino y Scatizza se van en punta, siguiéndolos Borio, Kubisen y Menéndez. A mitad de carrera Scatizza efímeramente pasa a liderar, volviendo Ingino al primer puesto antes de cumplirse la octava vuelta. Más adelante, Scatizza tratando de recuperar la punta se va afuera en boxes, acercándosele Borio y a este Kubisen.

Final, 14 vueltas: **Osvaldo Ingino (Chevrolet/J.C.Paz) 13m52s94/100 a 95,603 km/h**; 2º José Scatizza (Falcon/San Miguel) 13m56s82; 3º Indo Borio (Falcon/Loma Hermosa) 14m03s62; 4º Alfredo Kubisen (Torino/Buenos Aires) 14m10s67; 5º Juan Menendez (Chevrolet/J. C. Paz); 6º Raúl Parra (Tornado/Bella Vista). **Campeonato**: Scatizza, 127 puntos; Ingino, 167; Borio, 84; "Bustos-Cejas", 83; Carta, 57; J. Menendez, 49.

Clase "A". Hugo Peña y José Fernández ganaron las series. Pica en punta Peña, marchando a la par Villa, Fernández y Rodríguez, pero antes de cumplirse el primer giro Villa es puntero. En la quinta vuelta deserta Peña y Rodríguez ocupa su lugar, aún con problemas de caja, lo mantiene hasta el final, escalonándose luego García, Cester y Tornatore, en gran lucha durante toda la final.

Final, 14 vueltas: **1º Carlos Villa (Falcon/Buenos Aires) 14m31s34/100 a 91,369 km/h**; 2º Miguel A. Rodríguez (Chevrolet/Lanús) 14m41s72; 3º José García (Falcon/Caseros) 14m49s83; 4º Miguel Cester (Tornado/Buenos Aires) 14m50s21; 5º Rene Tornatore (Falcon/Torres); 6º Eduardo Musso (Dodge/Torres). **Campeonato**: C. Villa, 145; J. García, 109; H. Peña, 90; Cester, 89; M. Rodriguez, 86; Tornatore, 67.

(Informe de Mileti-Granada)

F.2 BB, Limitada '31, F.3 B, Fiat 600 TN y TC Biplaza en Estancia Chica

CINCO GANADORES CORTADOS

La Subcomisión de Automovilismo del club Gimansia y Esgrima La Plata, en el circuito de **Estancia Chica**, llevó a cabo el domingo 22 de octubre competencias por los campeonatos de las categorías **Turismo Competición Biplaza Limitada 31, Fórmula 3 Bonaerense, Fiat 600 Turismo Nacional y Fórmula 2 Biplaza Bonaerense.**

El clima se asoció al espectáculo, presentando un día excepcional a pleno sol que favoreció la presencia del público. Las carreras, a pesar del numeroso parque presentado en todos los casos, no tuvieron la emotividad acostumbrada ya que tanto en **Turismo Competición Biplaza** con Marcelo Sotro, como en **Fórmula 2 Biplaza Bonaerense** con Fabián Castro y en la **Fórmula 3 Bonaerense** con Oscar Moreira, los nombrados se alejaron en la vanguardia en forma apabullante sin dejar la mínima posibilidad para sus perseguidores. En **Limitada 31** existió un poco más de lucha al intentar acercarse Horacio Cáceres al puntero Ricardo Picchio, pero quedando todo en intención por parte del representante de San Miguel del Monte. Los **Fiat 600 Turismo Nacional**, en algunos momentos mostraron un asomo de lucha por la punta con Jorge Olio afirmado en la posición y Raúl Muñiz persiguiéndolo, pero un poco más atrás el espectáculo lo daban luchando por el cuarto lugar entre Beloqui (este abandonaría antes de finalizar) Juan Freire y César Pérez Petit, definiendo el puesto prácticamente sobre la raya.

Si bien en la pista no reinó la emo-

ción, en los números de los respectivos campeonatos, la cosa se puso bastante caliente. En Limitada 31, a Jorge Rea ya se lo tenía como campeón, pero con este triunfo de Picchio y faltando dos carreras, la cosa se pone posible también para el de Los Hornos. En la F2 BB, todavía puntea con cierta comodidad Aboy, quedándole matemáticamente posibilidades a Castro, pero lo interesante está en la disputa por el puesto de subcampeón, con Castro, Trovatto, Digorgio y Cutini, separados por solo 12 puntos.

Clasificaciones

Turismo Competición Biplaza, 6ª fecha, 15 vueltas: 1º Marcelo Sotro (Ford/Banfield) 10m56s a 123,569 km/h; 2º Juan "Tito" Russo (Chevrolet/Lanús) 11m08s5/10; 3º Eduardo Ortiz (Chevrolet/Monte Grande) 11m23s3; 4º Rubén Alvarez (Ford/Ramos Mejía) 11m25s8; 5º Eduardo Clemente (Chevrolet/Villa Dominico); 6º Jorge Sánchez (Chevrolet/González Catán). **Campeonato**: Sotro, 120 puntos; Russo, 62; Alvarez, 58; Clemente, 52; Gamari, 50.

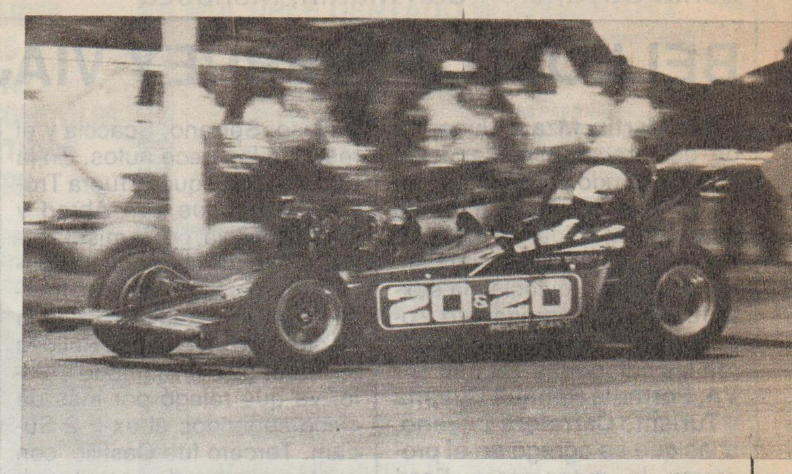
Limitada '31, 11ª fecha, 15 vueltas: 1º Ricardo Picchio (Jeep/Los Hornos) 11m49s8/100 a 114,164 km/h; 2º Horacio Cáceres (Jeep/San Miguel del Monte) 11m51s3; 3º Jorge Rea (Jeep/La Plata) 12m12s8; 4º Carlos Cogñetti (Jeep/La Plata) 12m17s8; 5º Osvaldo Teileche (Peugeot/San Miguel del Monte); 6º Eduardo Agostini (Jeep/la Plata); 7º Héctor Ledesma (Peugeot/La Plata); 8º Luis Mezzamico (Jeep/La Plata); 9º Carlos Ercolesi (Chevrolet 4/La Plata); 10º José Maccarone (Jeep/Berazategui). **Campeonato**: Rea, 152 puntos; Picchio, 136; Cáceres, 121; Cognnetti, 108; Costa, 81.

Fórmula 3 Bonaerense, 11ª fecha, 16 vueltas: 1º Oscar Moreira (Taunus/Sarandí) 12m16s2/100 a 117,391 km/h; 2º Leonardo Lamponi (Taunus/Sarandí) 12m21s1; 3º Pedro Llaser (VW/Ranelagh) 12m45s9; 4º José Casanova (Taunus/Sarandí) 13m01s9; 5º Alejandro Lamponi (Taunus/Sarandí); 6º Miguel Pascual (Peugeot/Sarandí); 7º Oscar Bettini (Taunus/Quilmes); 8º Alberto Neirone (Peugeot/Monte Chingolo); 9º Rubén Borla (Peugeot/San Francisco Solano); 10º Jorge Leitez (Jeep/Barracas). **Campeonato**: Moreira, 185 puntos; Lamponi, 99; Nuñez, 84; Coronas, 76; Llaser, 54.

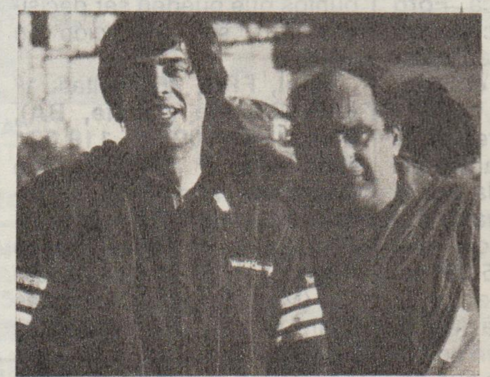
Fiat 600 Turismo Nacional, 11ª fecha, 16 vueltas: 1º Jorge Olio (La Plata) 12m55s6/100 a 111,570 km/h; 2º Raúl Muñiz (La Plata) 12m59s4; 3º Jorge Novoa (La Plata) 13m14s3; 4º Juan Freire (Bernal) 13m18s3; 5º César Pérez Petit (Bernal); 6º "Charly" (La PLata); 7º Fabián Olio (La Plata); 8º Roque Di Palma (Lomas de Zamora); 9º Ricardo Ocampo (Ensenada); 10º Víctor Nieva González (La Plata). **Campeonato**: Olio, 150 puntos; Freire, 124; Muñiz, 110; Beloqui, 78; Picini, 56.

Fórmula 2 Biplaza Bonaerense, 9ª fecha, 16 vueltas: 1º Fabián Castro (Peugeot/Wilde) 11m19s8/100 a 127,358 km/h; 2º Alberto Digiorgio (Peugeot/Ranelagh) 11m24s6; 3º Rubén Naipauer (Peugeot/La Plata) 11m29s7; 4º Osvaldo Giampieri (Peugeot/La Plata) 11m42s1; 5º Atilio Clérico (Peugeot/Monte Grande); 6º Alberto Alcuaz (Peugeot/Coronel Brandsen); 7º Hugo Cutini (VW/Berazategui); 8º Oscar Cerutti (VW/Ranelagh); 9º Jorge Trovatto (VW/Berazategui); 10º Héctor Pérez (VW/Lanús). **Campeonato**: Aboy, 112 puntos; Castro, 85; Trovatto, 80; Digorgio, 76; Cutini, 72.

(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)



Oscar Moreira, campeón de Fórmula 3 Bonaerense, por su nuevo título



Castro y Aboy, dos capos de la Fórmula 2 Biplaza Bonaerense

Motos de 205 cc SP en Las Flores

PALITO RUMBO AL CAMPEONATO

Las Flores, BA - En el circuito motociclístico de 3800 metros inserto en el autódromo de esta ciudad se disputó el 22 de octubre pasado la séptima fecha del torneo anual de **motociclismo** para la categoría **205 cc Standard Exterior** organizado por la subcomisión de Motociclismo de Las Flores Automóvil Club. Tomaron parte 18 pilotos, siendo la novedad la participación del múltiple campeón de speedway, Jorge Emilio Grígoli. En el programa se estipularon tres series y la final.

En la primera batería se encontraron Grógoli y Bagattini que habían corrido horas antes en Nueva Chicago de la Capital, donde triunfara Bagattini. Acá Grígoli buscaba la revancha pero no se le dio ya que rompió el motor y quedó prematuramente afuera. En la segunda serie prevaleció el subcampeón "Palito" Orlando y en la tercera se impuso el zanellista Víctor Anglada.

Catorce máquinas fueron de la partida en la final y ya en la primera curva emergía líder del pelotón Oralndo, seguido por Bagattini, Maffei, Anglada y Lombardozzo. Palito y Bagattini se afirmaban como primero y segundo y promediando la carrera Lombardozzo era tercero seguido por Vidal y Navas, posiciones que no sufrirían modificación hasta la finalización de la prueba. Las ausencias en la final de Grígoli y Daniel Corrado (también rompió el motor en la serie) más el trámite opaco de la final restaron interés a la reunión que no tuvo la brillantez de otras jornadas del torneo. Ahora, con el resultado, Palito Orlando parece encaminado hacia su meta: cambiar para el 1990 el Nº 2 de su moto por el mágico Nº 1.

Final, 20 vueltas: **1º Luis Orlando (Gilera/Las Flores) a 76,456 kms/hora**; 2º Marcelo Bagattini (Gilera/Isidro Casanova); 3º Oscar Lombardozzo (Zanella/Las Flores); 4º Sergio Vidal (Gilera/Las Flores); 5º Joaquín Navas (Gilera/Las Flores); 6º Daniel Martínez (Zanella/Las Flores); 7º Jorge Pajón (Gilera/Gral. Belgrano) 7 8º Cristián Maffei (Gilera/Hinojo). **Campeonato**: Orlando, 132 puntos; Bagattini, 107; Lombardozzo, 62; Corrado, 57; Vidal, 48 puntos.

(Informe de Eduardo D'Agostino)



Largada de la final con parte de las catorce máquinas. (Foto Diario Acción Regional)

Zonal Cuyano en San Martín, Mendoza

BELLOSO, PEJERREY VIAJERO

San Martín, Mza - El lunes 16 de octubre, aprovechando el feriado corrido del día de la Raza, se realizó en el Autódromo Jorge Angel Pena, de esta ciudad ubicada a 50 Kms. al Este de la capital provincial, la sexta fecha del Campeonato Zonal Cuyano de la que participaron las categorías **TN Fiat IAVA, Fórmula Renault Cuyana y Turismo Carretera Cuyano**, a las que se agregó en el programa la monomarca **Ford Fairlane**. Por diferencias económicas con los organizadores faltaron a la cita el Stock Car y el Grupo 2.

La convocatoria la realizó la AVE (Asociación Volantes del Este) y fue fiscalizada por la Federación Sanjuanina de Automovilismo. El público, muy numeroso, superó los 5.000 espectadores que bordearon la cinta asfáltica primitiva de este autódromo, ya que aún no fue habilitada la extensión que determinará un nuevo trazado. El actual mide 1.602 metros.

La primera final, a 12 vueltas, fue la de la monomarca **Fairlane**, que puso 13 autos en la pista. Fue ganador **Pablo Sánchez** a un promedio de 91,234 Kms/hora. escoltado por Domingo Reyes y Nito Cañás.

Luego el **Turismo Carretera Cuyano**, con quince máquinas, realizó una muy reñida final en la que logró imponerse **Ricardo Fioquetti** (a 105,711 Kms/hora) sobre Jorge Martín y José Marini.

La actividad de la Fórmula Renault estuvo llena de emociones desde las pruebas de clasificación matutina, donde Miguel Basco (hermano de Juan Manuel) que reaparecía y el campeón argentino Luis Belloso disputaron en los relojes el honor de la pole, con Serrano y Maffei. Belloso vino a correr invitado por el equipo de Carmelo Campione (a quien lo unen lazos del tiempo en que el Pejerrey y Campione corrían en kart) con el auto de Miguel Foreste.

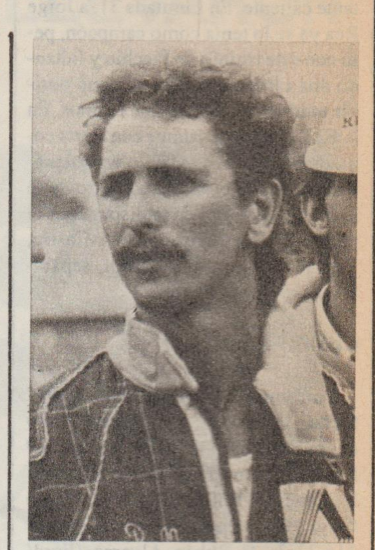
En la final a 25 vueltas, Basco picó adelante seguido por Belloso, Serrano, Scaccia y el resto de los trece autos. En la tercera vuelta quedó fuera Troyano por toque con Abred y luego Scaccia, por la misma razón. Faltando cinco vueltas para el banderazo, y ya en el tránsito con los rezagados, Basco se despistó y entonces Belloso se adueñó de un cómodo triunfo, ya que relegó por más de cinco segundos al ex-F-2 Sudam. Tercero fue Castillo, con puntos que pueden ser decisivos para su coronación en 1989.

Final, FRC, 25 vueltas: **1º Luis Belloso (Zárate, BA), 20m11s38/100 a 119,021 Kms/hora**; 2º Jorge Serrano (Mendoza), 20m16s58; 3º Gabriel Castillo (Mendoza), 20m32s90; 4º Miguel Basco (Mendoza); 5º Daniel Caccavari (Mendoza) y 6º Carlos Sas (San Martín). **Campeonato:** Castillo, 37 puntos; Maffei, 20; Egea, 13; Serrano, 12; Troyano, 11; Lipari, M. Basco, Caccavari y Belloso, 9 puntos.

En la final de TN Fiat IAVA disputada a 20 vueltas, lideró al comienzo Luis Blas sobre una docena de oponentes encabezados por Llobel, Mole, Zrain, Caleau y Rouselle. En la séptima pasada es líder Llobel, quedándose a poco Blas que abandonaba. El resultado dramatiza la lucha por el campeonato, ya que con su triunfo, Llobel se pone a sólo tres puntos de Mole.

Final, TN Fiat IAVA, 20 vueltas: **1º Héctor Llobel (Mendoza), 19m03s40/100 a 100,87 Kms/hora**; 2º Ricardo Mole (Mendoza), 19m04s61; 3º Jorge Zrain (Mendoza), 19m06s49; 4º Jorge Rouselle (Mendoza); 5º Julio Caleau (Mendoza) y 6º Juan Robledo (San Juan). **Campeonato:** Mole, 37 puntos; Llobel, 34; Zrain, 14; Aubone, 9; Capello, 8 y Robledo, 7 puntos.

Luis Belloso, un invitado de lujo en Mendoza



(Informe de Sergio Consoli)

F-1 Pampeana y Fiat 600 en Salazar, Buenos Aires

AJUSTADA VICTORIA DE SOLER

Tres Lomas, BA - En el circuito "El Cautivo" de la localidad de **Salazar**, provincia de Buenos Aires, de 1.320 metros de extensión con piso de tierra compactada, se disputó el domingo 14 de octubre la penúltima prueba puntable de **Fórmula 1 Pampeana**, categoría que fue complementada en el programa del Auto Club Salazar por la **Monomarca Fiat 600 Standard Mejorado del SO**. El público fue de alrededor de 1.500 personas y la jornada algo ventosa.

Fórmula 1 Pampeana

El barilochense Rubén O. Cáceres fue el más rápido en clasificación. Los diez y seis autos se dividieron en dos series, ganadas por Gerardo Soler y Heraldo Medrano, este seguido por Bongiovanni en disputadísima puja que traería cola, ya que el pampeano no se presentó a la largada de la final, disconforme por entender que Medrano había actuado antirreglamentariamente al cerrarle el paso en la serie.

Medrano tomó el liderazgo, en las primeras instancias seguido por Martín y Mendive, pero se venía Soler. Pero en la cuarta vuelta un múltiple enganche hace que se pare la carrera. Reiniciada luego de media hora, Soler pica desde la tercera fila y se pone a la cabeza del pelotón, mientras que Medrano, que había largado mal, se recompone y lo alcanza. Entonces se suceden los pasajes más interesantes de la carrera con ambos intercambiándose la vanguardia hasta que los sorprende la caída de la bandera a cuadros. En esta lucha, logra acercarse algo Espada, mientras que el resto llega lejos.

Final, 14 vueltas: **1º Gerardo Soler (Bravi-Dodge/Saliqueló, BA), 10m55s20/100**; 2º Heraldo Medrano (Bravi-Ford/Tres Lomas, BA), 10m56s39; 3º Hugo Espada (Porta-Renault/Pellegrini, BA), 11m00s55; 4º Eduardo Gaviot (Martos-Ford/San Martín, BA), 11m21s50 y 5º Omar Conte (Martos-Chevrolet/Gral Acha, LP), 11m26s38. **Campeonato:** Medrano, 59 puntos; Soler, 54; Bongiovanni, 40 y Espada 38.

Fiat 600 SM del SO

Buen debut para esta categoría a pesar de contar con sólo siete autos en la grilla. El local Raúl Velazco ganó la única serie tras un toque entre los que lo precedían, Bayaud y Sayago.

En la final se vio un espectáculo interesante aunque el también local Pablo Bayaud ganara de punta a punta desquitándose de lo de la serie, ya que el segundo puesto fue duramente disputado todo el tiempo por cuatro máquinas, triunfando en ese intento el trenquelauquense que hizo valer su mayor experiencia.

Final, 10 vueltas: **1º Pablo Bayaud (Salazar), 9m42s70/100**; 2º Pedro Sayago (Trenque Lauquen), 9m44s60; 3º Raúl Velazco (Salazar); 4º Ismael Martínez (Salazar) y 5º Oscar Cueli (Trenque Lauquen).

(Informe de Jorge Santín, Motores y Pilotos)

actividad zonal extra **EN NUEVE DE JULIO, LA MONOMARCA FIAT 147 A.C.T.C. DISPUTO LA OCTAVA FECHA DE SU TORNEO 1989.**

FOSSATI AGRANDO SU CHANCE

En el circuito chico del Autódromo de Nueve de Julio, de 3.478,53 metros, la octava fecha del certamen de la Monomarca Fiat 147 A.C.T.C. tuvo en **Héctor Fossati** a un cabal vencedor. Tal como es costumbre en esta categoría, la lucha fue constante en todos los puestos, y una vez que la fila india se ordenó, empezó el trabajo inteligente y con ritmo de Fossati, que había partido desde la segunda posición, detrás del "poleman" **Bruno Recoaro.**

Durante gran parte de la competencia, disputada sobre doce giros, se manifestó a pleno el culto de la "chupada", el "sorpasso" y de autos viajando en una misma línea. Por supuesto que no faltaron los derrapes y algunos "fuori pista", originados en la vehemencia por conservar o ganar un puesto.

En líneas generales, impresionó el nivel de rendimiento, si tomamos en cuenta de que sobre veinticuatro participantes, dieciséis de ellos cumplieron la totalidad del recorrido, y terminaron separados por 1m.47s.448. Ello da una idea de lo reñidas que son las carreras de estos pequeños vehículos, que además brindan su colorido matizando la espera del plato fuerte que es la final del Turismo Carretera.

Con esta victoria, Fossati se afianza al frente del torneo, y es de destacar el trabajo de **Armando Pasarelli** y **Néstor Clusa,** quienes lo acompañaron en el podio. Tras ellos, pudo llegar Recoaro, a quien poco le valió ser el más veloz en la prueba de clasificación. En síntesis, una carrera interesante en la que Fossati agrandó su chance para el campeonato.

CLASIFICACION

Pruebas de clasificación: Recoaro, 3m 34 s 861 a 122,252 Km/hora; Fossati, 3m 25s 149; Clusa, 3m 25s 444; Sclippa, 3m 25 850; Pasarelli, 3m 26 s 638; M. Domínguez, 3m 26s 823; Kapoushian, 3m 27s 222; Quattrocchi, 3m 27s 638; Latorre, 3m 27s 868; R. Muñiz (h) 3M 28s 322.

Final, 12 vueltas: **1° Héctor Fossati, 19 m 30s 453/1000 a 128, 385 Km/hora; 2°** Armando Pasarelli, 19m 32s 105; **3°** Néstor Clusa, 19m 32s 483; **4°** Bruno Recoaro, 19m 44s 681; **5°** Diego Kapoushian, 19m 45s 016; **6°** Marcelo Domínguez, 19m 45s 726; **7°** José Ramogida, 19m 51s 105; **8°** Daniel Greco, 19m 53s 319; **9°** Pablo Pilo, **10°** Alberto Quatrocchi, **11°** Adrián Carrella, **12°** Rubén Vázquez, **13°** Daniel Dopazo, **14°** Luis Risigliano, **15°** Juan Carlos Ierbasi y **16°** Salvador Amato.

Campeonato: Fossati, 75 puntos; Recoaro, 63; Pasarelli, 58; Sclippa, 52; Clusa, 48; Quatrocchi, 37; Ramogida, 34; H. González, 32; Tiddens, 31 y Asturi, 30 puntos.



En primer plano (arriba), Néstor Clusa y a su derecha Armando Pasarelli. Ambos fueron tercero y segundo, respectivamente. Sobre la derecha, Héctor Fossati, el ganador que ahora amplió su ventaja en el campeonato. Detrás viene parte del malón. Una carrera interesante, con todo tipo de alternativas fue la que protagonizó la Monomarca Fiat 147 A.C.T.C.

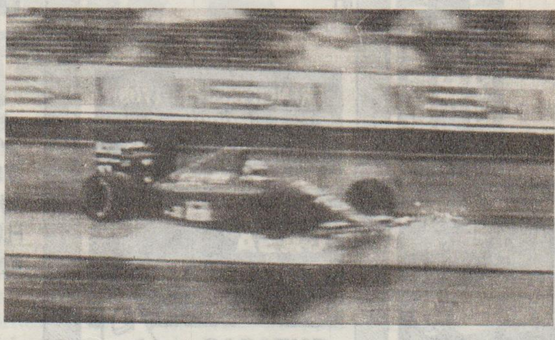


fórmula uno EN ADELAIDA, A MUCHOS EL CI

PARA BOUTSE

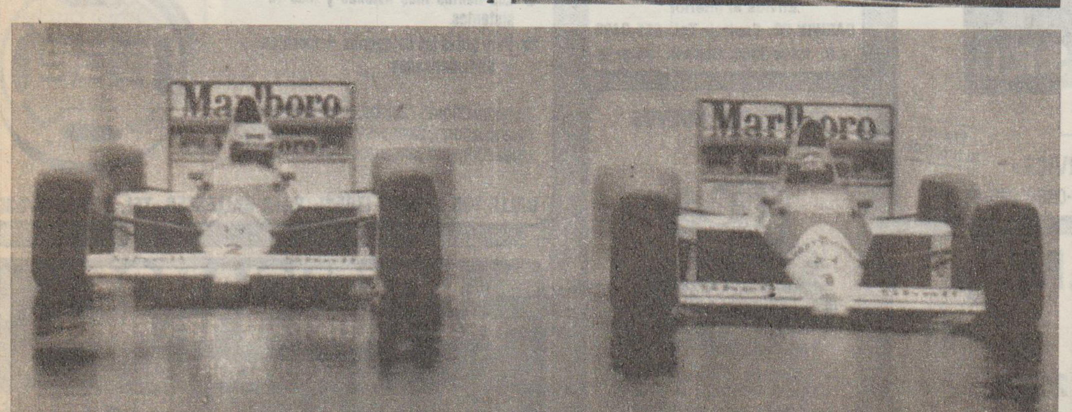
Una lluvia torrencial postergó primero y dislocó después el trámite de la carrera que cerró el '89. En semejantes condiciones, al igual que en ocasión de su primer éxito en F.1 -en Canadá este mismo año-, el belga del Williams-Renault "pescó" (con justicia, eso sí) lo mejor

Con los mismos protagonistas del podio que en Japón, y con no menos polémicas, se cerró definitivamente el mundial '89 de F-1. Las condiciones climáticas adversas convirtieron al circuito de Adelaida en una verdadera trampa mortal para los modernos F.1, falseándose completamente el desarrollo de una carrera que por sentido lógico tal vez no debería haberse corrido. Luego de todo el fin de semana y el "warm-up" disputados con piso seco -y ya por entonces precarias condiciones de adherencia- una intensa lluvia comenzó a precipitarse sobre el trazado callejero, transformándolo en el equivalente a una pista de patinaje. Las pruebas extraordinarias autorizadas antes de la largada ya pusieron en claro las dificultades de las condiciones del circuito, cobrando entre otras víctimas a **Prost, Piquet** y **Berger**, que buscaban consenso entre sus colegas para una suerte de medida de fuerza, mientras la **FISA** seguía


3



4



5

*1.- Boutsen-Patrese llevaron a los dos Williams al podio, y lo festejaron (2) junto con Nannini. 3.- La Ferrari de Mansell sobre el pianito. Final para él. Berger, por su lado, se tocó con Alliot. 4.- Después del golpe contra Brundle, Senna avanza en tres ruedas para llegar a boxes. 5.- Primera largada. Senna adelante, seguido por Prost, que desistió enseguida. (fotos TV, Gentileza **Caro's** Publicidad)* 1

Por Néstor Palmetti - Laserfotos: A.P.

SE LES CAYO ENCIMA; EN CAMBIO...

N, AGUA BENDITA

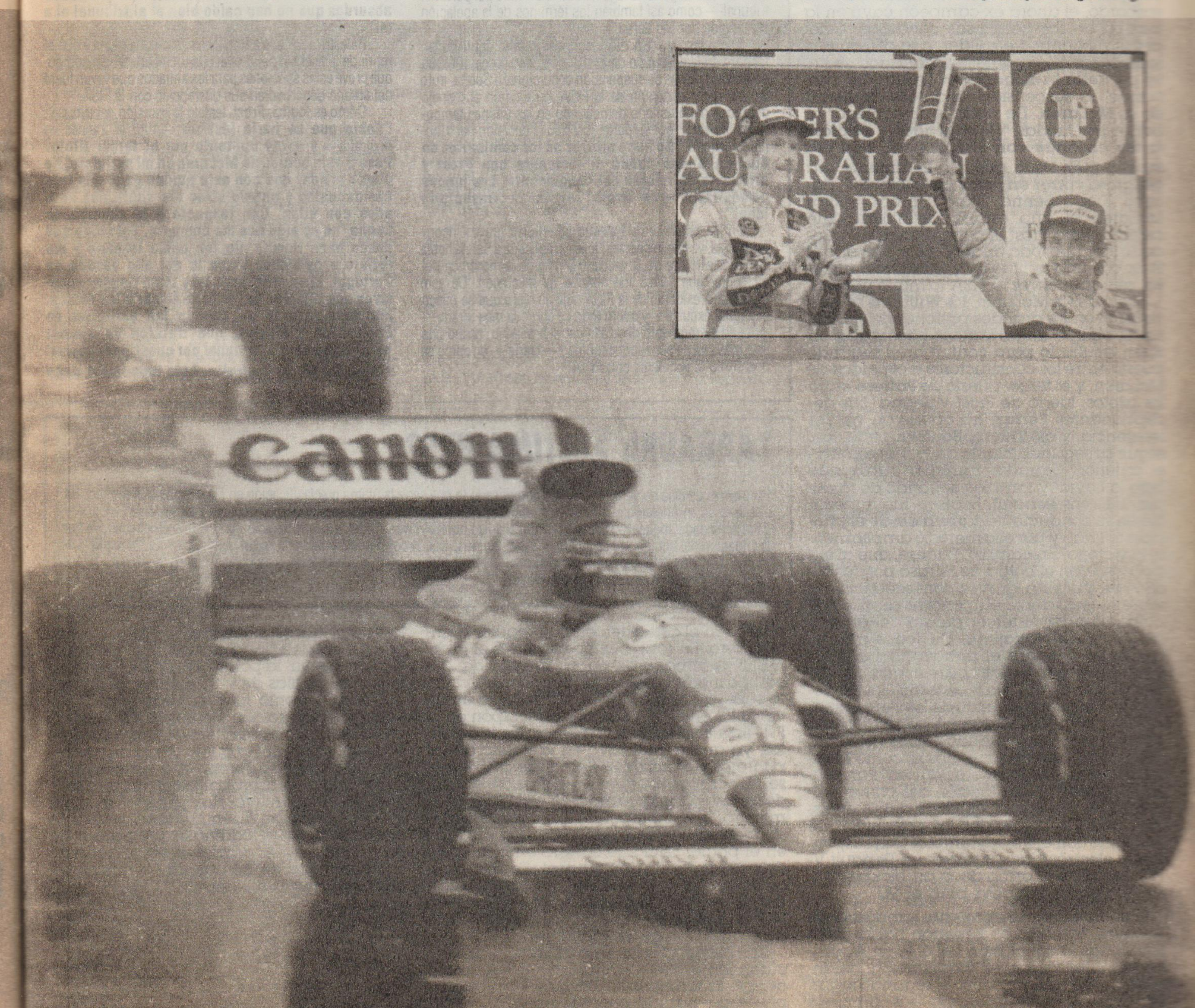
adelante con la idea de hacer disputar el G.P.

Presionado con los carteles y el procedimiento de largada, los oficiales de la prueba disolvieron el "motín", dando vida a una largada caótica, con pilotos aún sin subir a sus coches mientras otros hacían la vuelta previa.

Tras la luz verde, y cumpliendo la amenaza proferida a **Ron Dennis** en la grilla, Prost se detuvo en boxes tras cumplir el primer giro, deteniéndose al mismo tiempo la prueba a raíz de varios accidentes ocurridos en esa ronda.

Para la segunda largada se materializó la contestataria renuncia de Prost, quien se negó a partir, mientras su compañero **Senna** -siempre alejado de la polémica y sin bajar en ningún momento de su coche- mostraba la otra cara de la medalla y por todos los medios buscaba, con la disputa del G.P., aquella victoria que moral y prácticamente necesitaba.

La marea de accidentes ocurridos luego -entre ellos el del mismo Senna- confirmaron la ya habitual escasa coherencia de la FISA. De rasgarse las vestiduras por la seguridad, se pasó en Australia a homologar una "ruleta rusa" que sólo por fortuna no terminó con consecuencias peores, vista la violencia de ciertos accidentes. Es cierto que los intereses económicos en juego son demasiado importantes como para postergar -según



la teoría reglamentaria- un G.P., pero entonces, en nombre de esos intereses, ¿cómo es que se aprueban trazados que no ofrecen la más mínima garantía de adherencia en caso de lluvia?

Con respecto a los pilotos, es normal que sea difícil lograr unidad de conceptos y de acción, vistos los opuestos intereses en juego. Pero no deben ser por cierto los pilotos los que deban velar por la seguridad. En teoría debe ser la Federación la que debe actuar, aunque es imposible esperar coherencia de la actual administración, que en Australia ha dado un paso más en procura de la pérdida de credibilidad a la actividad toda.

Pese a la estoica decisión de no largar, Prost pudo disfrutar desde los boxes de la definitiva homologación de su título de campeón del mundo. Senna aún se batía por el triunfo, puesto que si bien la decisión del Tribunal de Apelaciones le quitaba el G.P. de Japón, con la victoria de Adelaida el brasileño podía nutrir ciertas esperanzas de reconquistar la victoria en los tribunales. Sin embargo, el ahora ex-campeón cayó en la trampa de las peligrosas condiciones del circuito. Mientras era líder y se disponía a sobrepasar a los primeros rezagados, se llevó por delante al **Brabham** de **Brundle**, "borrando" la suspensión delantera izquierda de su **McLaren**. De nada le sirvió llegar al box en tres ruedas. **"No veía nada y de pronto me encontré con el Brabham, que era mucho más lento que yo. Realmente era peligroso correr en estas condiciones"**, admitió luego Senna. Para ambos pilotos McLaren el año estaba definitivamente cerrado. Para Prost el campeonato ha quedado fuera de toda duda y ha legitimado el título con una actitud de verdadero campeón, aunque tal vez la FISA lo multe por ello.

Fuera de los McLaren, los **Williams** se convirtieron en los grandes patrones de Australia. El equipo anglo-francés necesitaba un buen resultado para confirmar el segundo puesto entre los constructores a espaldas de McLaren, y el tercer puesto de **Patrese** entre los pilotos, luego de Prost y Senna. Las decepcionantes **Ferrari** no opusieron mayor resistencia, y así **Thierry Boutsen** pudo conseguir su segundo triunfo de la temporada -el anterior, Canadá, también había sido bajo la lluvia- y también segundo de la dupla Williams-**Renault**. Boutsen fue impecable en su conducta de carrera desde el principio al final, y por ello mereció ampliamente la victoria. En cambio, Patrese, que al inicio luchó con el belga, se retrasó por dos salidas de pista sin graves consecuencias, y sobre el final debió empeñarse al máximo para defender el tercer puesto del ataque del **Lotus** de **Nakajima**. De todos modos, con el tercer lugar el padovano sumó los puntos necesarios para adjudicarse la misma posición en el campeonato. Increíblemente, Patrese es el único de los siete primeros del campeonato que no ganó ninguna carrera, pero su regularidad lo ha colocado delante de pilotos más exitosos, como **Mansell** o como su compañero Boutsen. Para Williams quedó la satisfacción del primer éxito del FW13 desde su cercano debut en Estoril, una vez corregidos los problemas de equilibrio con el tren delantero. Con suspensiones electrónicas -¿y tal vez un Renault V-12?- será éste el arma de la ambiciosa conjunción anglo-francesa para el '90.

Si se trató de una excelente jornada para Williams, también en **Benetton** había caras felices tras la conclusión del G.P. de Australia. **Nannini** -cuarto en clasificación, delante de los Williams- alcanzó el segundo lugar, mientras **Pirro** conquistaba sus primeros puntos en el certamen con un regular quinto puesto. En tanto, en Lotus festejó el japonés Nakajima, que en su despedida del equipo inglés consiguió un impecable cuarto puesto, que sumado al cuarto lugar de Silverstone en el '87 es lo mejor del nipón en la F.1. Esta vez Nakajima mereció los tres puntos, ya que se mantuvo en la vuelta de los punteros y al final puso en aprietos a Patrese. Su compañero Piquet, en cambio, no pudo aprovechar las bondades del Lotus en lo mojado, tras protagonizar uno de los accidentes más violentos de la prueba, cuando en el primer tercio de carrera embistió desde atrás al **Osella** de **Ghinzani**. Cerró el marcador puntable el **Minardi** de **Martini**, gran protagonista de la clasificación con las **Pirelli**, que le permitieron obtener el tercer tiempo a espaldas de los McLaren.

Con respecto a las Ferrari, ambas claudicaron en carrera cerrando en un modo aciago la temporada. En clasificación, con piso seco, habían conseguido aprovechar los neumáticos de tiempo, denunciando problemas de puesta a punto que les impedían transmitir la potencia al piso. Pese a no partir en las filas de vanguardia, el domingo Mansell venía protagonizando una excelente recuperación. Pese a un doble trompo, el británico estaba tercero a espaldas de Boutsen y Nannini -a quien venía alcanzando- hasta que otro trompo -que esta vez finalizó con el tren trasero contra el muro- lo obligó al retiro definitivo. Hay quienes piensan que ya comienza a sentirse la ausencia de **Barnard**, aunque todavía es prematuro extraer conclusiones cuando el equipo aún no ha terminado de completar la nueva estructura que operará en el '90.

EL CASO SENNA

Afortunadamente —para algunos— el abandono de Senna en Adelaida ha cerrado gran parte de las posibles derivaciones de uno de los casos más escandalosos en cuanto a administración de la justicia por parte del ente rector del automovilismo. Más allá de la discutible decisión sobre la apelación de Mc Laren, el **tribunal de apelaciones de la FISA** excedió el marco de su competencia al sancionar suplementariamente a Senna y sobre todo en base a cuestiones retroactivas, lo cual deja sentado un precedente peligrosísimo. Pero veamos rápidamente lo ocurrido en los últimos días al respecto.

El lunes —antes de conocer la sentencia— **Ron Dennis** dio una explosiva conferencia de prensa en Londres, en la cual, además de ventilar todos los entretelones de la audiencia parisina del viernes, amenazó con ir a la justicia civil si el tribunal de la FISA no reconoce la victoria de Senna en Japón. Dennis reveló el nombre de los jueces y sobre todo el informe elevado por **Yvon Leon** en el cual se resumen las acciones peligrosas de Senna en los últimos años —que luego daría lugar a la sanción extra por parte del tribunal— como así también los términos de la apelación presentada por Mc Laren.

El martes, la FISA dió a conocer el fallo del tribunal: rechazo de la apelación de McLaren y sanción de 100.000 dólares y 6 meses de suspensión condicional a Senna, fruto de una recomendación de la FISA, en función al manejo peligroso del brasileño demostrado en las últimas temporadas. Balestre, por su parte, justificó la decisión del tribunal a su modo: **"No hubo errores de los comisarios de Suzuka. Senna causó el incidente con Prost y arruinó la definición del campeonato. Los jueces demostraron que Prost seguía la trayectoria ideal".**

En las palabras de Balestre se reflejan graves incongruencias, ya que la desclasificación aplicada a Senna había sido por el corte de la chicana y no por la mecánica del incidente, que nunca fue materia de discusión. De este modo, el presidente de la FISA deja en claro que se buscó cualquier excusa —y sobre todo se eligió la más errada— para en su momento desclasificar al brasileño, hecho que está más allá de su responsabilidad —cierta— en como se desarrolló el accidente con Prost.

Por su parte, el tribunal de apelaciones también pecó de incongruente al aplicar una sanción extra por presuntas faltas cometidas en el pasado por Senna. En primera instancia si dichas faltas fueron cometidas —por ejemplo, la largada de Estoril del año pasado— debieron haber sido sancionadas en su oportunidad y no ahora. Este precedente deja abierto el camino para que intempestivamente la FISA —amparándose en el art. 189 del código que le da atribuciones especiales— pueda sancionar a cualquier piloto por faltas pasadas, lo cual peca contra el más elemental derecho.

También el martes en París, Balestre tuvo duros conceptos contra Ron Dennis por la conferencia de prensa del día anterior y la amenaza de recurrir a la justicia civil. **"Ya hemos enviado una carta a McLaren** —dijo— **donde los acusamos de no haber respetado las reglas del juego. Han revelado información confidencial de la audiencia y además con las amenazas de recurrir a la justicia civil han pretendido en mal modo intimidar a los jueces con presiones absurdas que no han caído bien ni al tribunal ni a mí".**

Balestre amenazó a Ron Dennis con una multa y con el retiro de la licencia deportiva, citando el art. 58 del código, que prevé estas sanciones para los afiliados que vayan fuera del ámbito deportivo en sus diferencias con la FISA.

Cómo es lógico, Prost, festejó la decisión del tribunal: **"Sabía que se haría justicia** —dijo el francés en Australia— **y estoy contento por el tercer título. Pese a esta acción de McLaren en mi perjuicio, no puedo olvidar que con este equipo gané mis tres campeonatos y obtuve otros dos subtítulos en 6 años con ellos. Con respecto a la sanción de Senna, no es algo que me competa. Sólo digo que desde hace tiempo alguien debía frenarlo y me refiero a episodios como lo del año pasado en Portugal. El se cree inmortal y toma riesgos excesivos que también se los hace tomar a los demás. Me desagradaron en cambio las actitudes de Ecclestone y Mosley, que trataron de ejercer presiones sobre el tribunal por cuestiones comerciales del GP de Australia. Ante todo la F.1 debe**

LARRAURI: ¿ULTIMA PRE?

Problemas de caja de velocidades han complicado lo que sería la última preclasificación en F.1 del piloto argentino. Ha trascendido en Adelaida que **Brun** -decidido a continuar en F.1- interrumpiría la sociedad con **Pavanello**, transfiriendo la actividad a Inglaterra. En este sentido el suizo podría volver a tomar en consideración la cuestión **Brabham**, ya que la situación del equipo inglés se habría desbloqueado con la confirmada prisión de **Luthi**. Los juicios de **Peter Windsor** en contra de éste, caerían, y **Ecclestone** podría ceder su propiedad sobre los inmuebles y bienes del "team". En los próximos días volveremos sobre la cuestión.





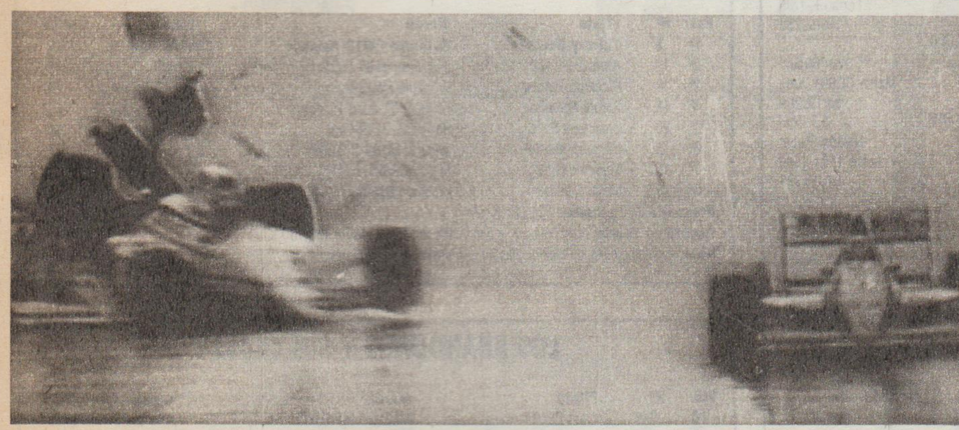
Dennis dice su verdad ante la prensa. Balestre esgrime las razones oficiales.

seguir siendo un deporte".

Obviamente no era del mismo parecer Senha: **"Ya presentía un fallo de este tipo, desde el momento en que cuando arribé a la torre de control de Suzuka, Balestre y Prost que allí me esperaban me dijeron en caliente: '¿Qué has hecho, Ayrton?'. Allí me dí cuenta cómo terminaría todo, pero con Dennis resolvimos seguir adelante para ir a fondo en la cuestión. La apelación es sólo el inicio de una larga batalla por la justicia. Como se ha mostrado en la conferencia de prensa de McLaren, en los últimos tiempos ha habido gran cantidad de cortes de chicana en carrera que nunca han sido sancionados. Es claro que es una acción dirigida contra mí, incluso buscando viejos antecedentes. Todo esto me afecta. Desde que llegué a Adelaida siento una extraña sensación. Siento que no encuentro el mismo placer de antes al subirme al coche. Es como si cierto encanto se hubiera roto. Espero que pronto todo vuelva a ser como antes. Necesito sentir placer por la conducción para seguir adelante".**

Por su parte Ron Dennis siguió en Adelaida mostrando las pruebas de su razón, aportando una filmación desde un helicóptero que demuestra una discutible culpa de Prost en la polémica maniobra —de la cual Prost se queja de no haber sido puesto al corriente— y prometiendo futuras acciones. Sin embargo, la impresión es que más allá de la cuestión del GP del Japón, Dennis esté usando el problema con la FISA para crear una ruptura en ella con el objeto de remover a Balestre. Ecclestone —ácido crítico de la gestión de la FISA en este asunto— no sería ajeno a la maniobra, que contaría con el apoyo de todos los constructores ingleses, que a su vez propugnarían la candidatura de Max Mosley en lugar de Balestre.

La tensa situación interna del team McLaren se prolongó todo el fin de semana en Adelaida. El viernes Ron Dennis y Ayrton Senna protagonizaron una lamentable escena, cuando al fin de la sesión en la cual Prost había hecho la pole provisoria, fueron a la torre de los comisarios a protestar el hecho de que Prost había hecho el tiempo cuando en el circuito estaban las banderas amarillas agitadas. Si bien no hubo reclamo formal, la aspereza se hizo evidente entre ambos y Prost al retorno a los boxes. El domingo todo se agudizó entre Prost y Dennis con la negativa de Prost a tomar parte de la prueba.



1

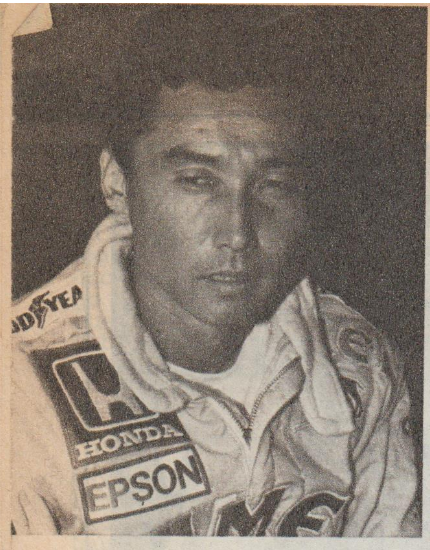


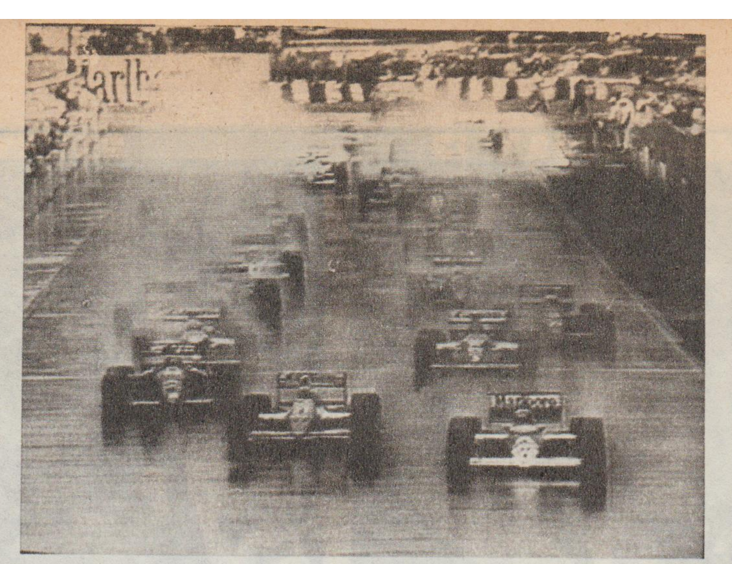
2



3

1.- Piquet embiste de atrás al Osella de Ghinzani, mientras pasa Martini. Del mismo modo Senna "se tragó" a Brundle. 2.- Un sobreviviente de Adelaida: el Benetton de Nannini, segundo. Arnoux, Alesi, Warwick, De Cesaris, Grouillard y Cheever terminaron contra el paredón, entre otros... 3.- Piquet trata de convencer a Ecclestone de suspender la carrera y no volver a largar. No lo logró.





Izquierda: *Nakajima, espléndido con el Lotus, llegó cuarto y marcó el récord de vuelta.* ***Derecha***: *Segunda largada en Australia, con Senna primero y Martini que aprovecha el hueco dejado por el ausente Prost, adelantándose a Nannini.*

LOS TIEMPOS

PILOTO	CLASIF. VIERNES	CLASIIF. SABADO
Senna	1m17s712	1m16s665
Prost	1m16s403	1m17s403
Martini	1m18s043	1m17s623
Nannini	1m18s271	1m17s762
Boutsen	1m17s791	1m17s791
Patrese	1m18s636	1m17s827
Mansell	1m19s525	1m18s313
Modena	1m18s750	1m18s750
De Cesaris	1m18s828	1m18s828
Caffi	1m18s857	1m18s857
Larini	1m19s305	1m19s110
Brundle	1m19s136	1m19s136
Pirro	1m19s710	1m19s217
Berger	1m19s238	1m19s238
Alesi	1m19s363	1m19s259
Capelli	1m19s269	1m19s269
Lehto	1m20s767	1m19s309
Piquet	1m19s392	1m19s392
Alliot	1m19s568	1m19s568
Warwick	1m19s599	1m19s599
Ghinzani	1m19s691	1m19s691
Cheever	1m19s922	1m19s922
Nakajima	1m20s066	1m20s066
Grouillard	1m21s822	1m20s073
Gugelmin	1m20s191	1m20s191
Arnoux	1m20s872	1m20s391

Eliminados en pruebas de clasificación: Palmer (Tyrrell-Cosworth), 1m20s428; Luis Pérez Sala (Minardi-Cosworth); Gachot (Rial-Cosworth), 1m22s267; Raphanel (Rial-Cosworth), 1m22s305.
Preclasificación: Johansson (Onyx -Cosworth), 1m19s539; Alboreto (Lola-Lamborgh.), 1m20s129; Schneider (Zakspeed-Yamaha), 1m20s179; Moreno (Coloni-Cosworth), 1m20s183; Larrauri (Eurobrun-Judd), 1m20s750; Suzuki (Zakspeed-Yamaha), 1m21s012; Dalmas (AGS-Cosworth), 1m21s022; Tarquini (AGS-Cosworth), 1m21s600; Bertaggia (Coloni-Cosw.), 1m24s081.

ORDEN DE LARGADA

Ayrton Senna
McLaren MP4/5-Honda
1m16s665 a 177,449 km/h

Alain Prost
McLaren MP4/5-Honda
1m17s403

Pierluigi Martini
Minardi M189-Cosworth DFR
1m17s623

Alessandro Nannini
Benetton B189-Ford
1m17s762

ThierRy Boutsen
Williams FW13-Renault
1m17s791

Riccardo Patrese
Williams FW13-Renault
1m17s827

Nigel Mansell
Ferrari F-1/89
1m18s313

Stefano Modena
Brabham BT58-Judd
1m18s750

Andrea De Cesaris
BMS Dallara 189-Cosworth DFR
1m18s828

Alex Caffi
BMS Dallara 189-Cosworth DFR
1m18s857

Nicola Larini
Osella FA1M-Cosworth DFR
1m19s110

Martin Brundle
Brabham BT58-Judd
1m19s136

Emanuele Pirro
Benetton B189-Ford
1m19s217

Gerhard Berger
Ferrari F-1/89
1m19s238

Jean Alesi
Tyrrell 018-Cosworth DFR
1m19s259

Ivan Capelli
March CG891-Judd
1m19s269

Jarvi Lehto
Onyx ORE1-Cosworth DFR
1m19s309

Nelson Piquet
Lotus T101-Judd
1m19s392

Philippe Alliot
Lola L89-Lamborghini
1m19s568

Derek Warwick
Arrows A11-Cosworth DFR
1m19s599

Piercarlo Ghinzani
Osella FA1M-Cosworth DFR
1m19s691

Eddie Cheever
Arrows A11-Cosworth DFR
1m19s922

Satoru Nakajima
Lotus T101-Judd
1m20s066

Oliver Grouillard
Ligier JS33-Cosworth DFR
1m20s073

Maurizio Gugelmin
March CG891-Judd
1m20s191

René Arnoux
Ligier JS33 Cosworth DFR
1m20s391

COPA DE CONSTRUCTORES

Posiciones finales

Pos.	Marca	Ptos.
1º	**McLaren-Honda**	**141**
2º	Williams-Renault	79
3º	Ferrari	59
4º	Benetton-Ford	39
5º	Tyrrell-Cosworth	16
6º	Lotus-Judd Tickford	15
7º	Arrows-Cosworth	13
8º	BMS Dallara-Cosworth	8
	Brabham-Judd	8
10º	Onyx-Cosworth	6
	Minardi-Cosworth	6
12º	March-Judd	4
13º	Rial-Cosworth	3
	Ligier-Cosworth	3
15º	AGS-Cosworth	1
	Lola-Lamborghini	1

CAMPEONATO MUNDIAL DE PILOTOS

Posiciones finales

(Disputados: Brasil, San Marino, Mónaco, México, Estados Unidos, Canadá, Inglaterra, Alemania, Hungría, Bélgica, Italia, Portugal, España y Japón)

Pos.	Piloto	País	Ptos.
1º	**Alain Prost**	**Francia**	**76**(80)
2º	Ayrton Senna	Brasil	60
3º	Riccardo Patrese	Italia	40
4º	Nigel Mansell	Gran Bretaña	38
5º	Thierry Boutsen	Bélgica	37
6º	Alessandro Nannini	Italia	32
7º	Gerhard Berger	Austria	21
8º	Nelson Piquet	Brasil	12
9º	Jean Alesi	Francia	8
10º	Derek Warwick	Gran Bretaña	7
11º	Eddie Cheever	EE. UU.	6
	Michele Alboreto	Italia	6
	Stefan Johansson	Suecia	6
14º	Johnny Herbert	Gran Bretaña	5
	Pier Luigi Martini	Italia	5
16º	Stefano Modena	Italia	4
	Mauricio Gugelmin	Brasil	4
	Andrea De Cesaris	Italia	4
	Alex Caffi	Italia	4
20º	Christian Danner	Alemania	3
	Satoru Nakajima	Japón	3
22º	Martin Brundle	Gran Bretaña	2
	Emanuele Pirro	Italia	2
24º	René Arnoux	Francia	1
	Gabriele Tarquini	Italia	1
	Luis Pérez Sala	España	1
	Oliver Grouillard	Francia	1
	Philippe Alliot	Francia	1

Nota: Los 80 puntos entre paréntesis de Prost corresponden al total, siendo 76 los válidos debido al descarte reglamentario.

CLASIFICACION

Gran Premio de Australia- Circuito urbano de Adelaida - Trazado de 3.780 metros de extensión - 70 vueltas - Recorrido total: 264,600 Km. - 5 de noviembre de 1989.

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	**5**	**Thierry Boutsen**	**Williams FW13-Renault**	**2h00m17s421**	**70**
2º	19	Alessandro Nannini	Benneton B189-Ford	a 28s658	70
3º	6	Riccardo Patrese	Williams FW13-Renault	a 37m683	70
4º	12	Satoru Nakajima	Lotus T101-Judd Tickford	a 42s331	70
5º	20	Emanuele Pirro	Benneton B189-Ford	a 2 vueltas	68
6º	3	Pierluigi Martini	Minardi M189-Cosworth	a 3 vueltas	67
7º	15	Maurizio Gugelmin	March CG891-Judd	a 4 vueltas	66
8º	8	Stefano Modena	Brabham BT58-Judd	a 6 vueltas	64

Promedio del ganador: 131,981 Km/h
Récord de vuelta: Nakajima, en la 64ª vuelta, en 1m38s480 a 138,180 km/h.
Nota: Las fracciones de segundo están expresadas en milésimas.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta.	Nº	Piloto	Marca	Causa
0	2	Alain Prost	McLaren MP4/5-Honda	Abandono voluntario
0	17	Nicola Larini	Osella FA1M-Cosworth DFR	No largó
13	1	Ayrton Senna	McLaren MP4/5-Honda	Choque con Brundle
13	7	Martin Brundle	Brabham BT58-Judd	Choque con Senna
17	27	Nigel Mansell	Ferrari F-1/89	Trompo y despiste
—	22	Andrea De Cesaris	BMS Dallara B189-Cosworth	Trompo y despiste
—	21	Alex Caffi	BMS Dallara B189-Cosworth	Trompo y despiste
—	28	Gerhard Bergér	Ferrari F1/89	Choque con Alliot
—	4	Jean Alesi	Tyrrell 018-Cosworth DFR	Trompo y despiste
—	9	Derek Warwick	Arrows A11-Cosworth	Trompo y despiste
23	11	Nelson Piquet	Lotus T101-Judd	Choque con Ghinzani
23	18	Piercarlo Ghinzani	Osella FA1M89-Cosworth	Choque con Piquet
—	30	Philippe Alliot	Lola L89-Lamborghini	Choque con Berger
—	37	Jarvi Lehto	Onyx ORE1-Cosworth	Trompo y despiste
38	10	Eddie Cheever	Arrows A11-Cosworth	Trompo y despiste
—	25	René Arnoux	Ligier JS33-Cosworth	Choque con Cheever
—	26	Oliver Grouillard	Ligier JS33-Cosworth	Choque con el paredón

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta.	1	2	3	4	5	6
10	SENNA	PATRESE	BOUTSEN	NANNINI	MANSELL	MARTINI
20	BOUTSEN	NANNINI	PATRESE	CHEEVER	NAKAJIMA	LEHTO
30	BOUTSEN	NANNINI	PATRESE	NAKAJIMA	LEHTO	CHEEVER
40	BOUTSEN	NANNINI	PATRESE	NAKAJIMA	PIRRO	MARTINI
50	BOUTSEN	NANNINI	PATRESE	NAKAJIMA	PIRRO	MARTINI
60	BOUTSEN	NANNINI	PATRESE	NAKAJIMA	PIRRO	MARTINI



Propius La fragancia
de piel de hombre...